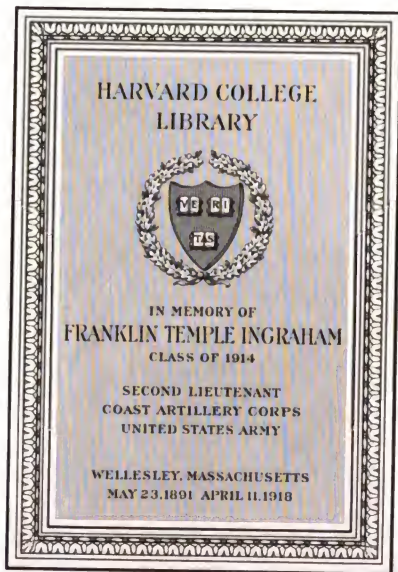
Marine-runds...


HARVARD COLLEGE
LIBRARY
VE RI
TAS
IN MEMORY OF
FRANKLIN TEMPLE INGRAHAM
CLASS OF 1914
SECOND LIEUTENANT
COAST ARTILLERY CORPS
UNITED STATES ARMY
WELLESLEY, MASSACHUSETTS
MAY 23.1891 APRIL 11.1918

Marine-Rundschau

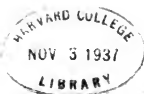
Fünfzehnter Jahrgang, I. Teil

Januar bis Juni 1904 (Hefte 1 bis 6)



Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1904
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71


HARVARD COLLEGE
NOV 3 1937
LIBRARY

Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1904

I. Teil (Hefte 1 bis 6)

der

„Marine-Rundschau“.

Größere Aufsätze.

Rundschau in fremden Marinen.

Verschiedenes.

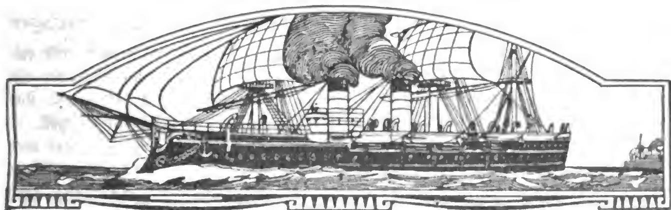
Literatur.

Seite

Seite

Inhaltsangabe von Zeitschriften.





Über die Zukunft der Handelsflotte der Vereinigten Staaten.

Von Dr. Wilhelm Greve, Altona (Elbe).

In dem Getriebe der heutigen Weltwirtschaft zieht kaum eines ihrer Glieder die Aufmerksamkeit aller anderen in so starkem Maße auf sich und scheint gleichzeitig berufen, das auch für die Folgezeit in so nachhaltiger Weise zu tun, wie die Vereinigten Staaten von Amerika. In ihrer Eigenschaft als gebender Teil beim internationalen Güteraustausch traten sie hervor als Besitzer eines riesenhaften Reichtums an landwirtschaftlichen Produkten, dann als hauptsächlichste Besitzer zweier von aller Welt benötigter Stoffe, Baumwolle und Petroleum, dann, gestützt auf einen fast unerschöpflich scheinenden Reichtum an Kohle und Eisen, als ein Industrieland ersten Ranges, endlich in der jüngsten Zeit als ein Weltgeldmarkt, dessen Bedeutung mit der weiteren Ansammlung von Kapital schnell wachsen muß. Und dieses Hervortreten Amerikas ging in so überraschend kurzer Zeit und mit so hinreißender Kraft vor sich, daß man diesseits des Atlantischen Ozeans die bezeichnenden Worte von der amerikanischen „Invasion", von der amerikanischen „Gefahr" prägte. Die ersten Wellen der Aufregung über diesen neuen Gegner auf dem wirtschaftlichen Kampfplatze hatten sich kaum gelegt, als ein neues Moment der Beunruhigung auftauchte, das neben der wirtschaftlichen Eigenliebe auch die nationale angreifen zu wollen schien: Amerika will sich mit seinen Riesenmitteln eine große überseeische Handelsflotte kaufen, hieß es; geliefert werden mußte eine solche nach Lage der Dinge natürlich von Europa, und zwar von Großbritannien und Deutschland. Ängstlicher Gemüter bemächtigte sich sofort die Furcht vor einer „Morganisation" der englischen und deutschen Seeschiffahrt, wie man mit einem schnell erfundenen Schlagwort die Vorgänge auf dem Gebiete der nordatlantischen Schiffahrt bezeichnete.

Das war es eben, woran es der amerikanischen Volkswirtschaft noch gebrach. Alle wesentlichen Vorbedingungen, um den volkswirtschaftlichen Organismus mit der

Zeit zu einem sich möglichst selbst genügenden zu machen, schienen erfüllt, nur eine überseeische Handelsflotte fehlte. Ein weiteres, nicht minder wichtiges Moment, das für eine leistungsfähige Kauffahrteiflotte sprach, war ihre politische Bedeutung, ihre Unerläßlichkeit als ergänzendes Gegenstück zu der gleichfalls unerläßlichen Kriegsflotte. Aus der wirtschaftlichen Notwendigkeit allein sind die erwähnten Vorgänge auf dem Nordatlantik zu erklären und zu beurteilen, aus dem Gesichtspunkte der wirtschaftlichen und der politischen Notwendigkeit zusammen muß die Frage der Schöpfung einer nationalen überseeischen Handelsflotte Amerikas betrachtet werden.

Es ist ein merkwürdiger Gegensatz, den die Vereinigten Staaten darbieten: eine erstaunliche Entwickelung der Produktivkräfte und der Verkehrsmittel im Innern, ein Stehenbleiben, ja Zurückgehen des Hauptverkehrsmittels mit der Außenwelt, und dieser Gegensatz muß in demselben Maße zunehmen, wie jene inneren Produktivkräfte mit wachsender, elementarer Gewalt über die heimischen Grenzen hinausstreben müssen. Er muß zu einer Lebensfrage werden, die unter allen Umständen ihre Lösung finden muß.

Wenn im folgenden die Ausführung einiger Gedanken über die voraussichtliche Entwickelung der angedeuteten Frage versucht werden soll, so ist es notwendig, zunächst einmal die bisherige Entwickelung sowie die treibenden Momente der Gegenwart in knappen Umrissen*) zu schildern.

Es stand nicht immer so trübe um die amerikanische überseeische Schiffahrt wie heute; es gab eine Zeit, in der Amerika sich mit Recht den „Ocean carrier of the world“ nennen konnte, eine Zeit, in der man hinter England kaum zurückstand. Das war zur Zeit der Blüte der amerikanischen Segelschiffahrt, im fünften und sechsten Jahrzehnt des verflossenen Jahrhunderts. Der Holzschiffbau, dessen Existenzbedingungen aufs vorteilhafteste erfüllt waren, hatte seinen Höhepunkt erreicht, die Reederei hatte es mit ihrem vorzüglichen Schiffs- und Menschenmaterial zu hervorragenden Leistungen gebracht, zu regelmäßigen Segelschiffslinien. Amerika durfte am Ende der fünfziger Jahre mit Recht auf seine Außenhandelsflotte stolz sein, die fast $2^1/_2$ Millionen Tonnen maß und 63 Prozent der Importe, 70 Prozent der Exporte unter der Nationalflagge besorgte. Die Katastrophe des Bürgerkrieges, der 4 Jahre lang wütete und 1 Million Tonnen der überseeischen Handelsflotte zerstörte, und die dem Kriege zunächst folgenden Jahre absorbierten naturgemäß die ganze Aufmerksamkeit der amerikanischen Nation. Aber gerade damals wäre es an der Zeit gewesen, mit einer Gesetzesvorschrift zu brechen, deren kurzsichtiges, starres Festhalten verhängnisvoll werden mußte.

Es waren die Jahre, in denen sich der Übergang vom hölzernen Segelschiff zum eisernen Dampfschiff schnell und entscheidend vollzog. Die von der anbrechenden Epoche der Seeschiffahrt erforderten Vorbedingungen waren in den Vereinigten Staaten erst sehr unvollkommen erfüllt im Vergleich zu England, von dem die ganze Neuentwickelung ausging. Die Überlegenheit der neuen Betriebsweise zeigte sich aber sehr bald, und demgegenüber mußte das Festhalten an dem in den Vereinigten Staaten

*) Eine ausführlichere Darstellung unter Angabe weiteren Materials findet sich in meiner Schrift: W. Greve, „Seeschiffahrtssubventionen der Gegenwart“, Hamburg 1903, S. 63 ff.

seit den ersten Jahren ihrer Unabhängigkeit bestehenden Verbot der Nationalisierung im Auslande gebauter Schiffe von geradezu selbstmörderischer Wirkung sein. Die nach dem Bürgerkriege völlig auf die innere Entwickelung des Landes gerichtete Aufmerksamkeit des amerikanischen Volkes verhinderte, daß man den Wandel, der sich auf dem Meere vollzog, recht gewahr wurde, und unterdessen ging die einst so stolze Seehandelsflotte zurück, fast ununterbrochen seit Mitte der sechziger Jahre. Ins neue Jahrhundert konnte Amerika nur mit rund 850 000 Tonnen Schiffsräumte zur Bewältigung eines überseeischen Handels von fast 9 Milliarden Mark eintreten. Dieses Mißverhältnis findet seinen markantesten Ausdruck in der Tatsache, daß von dem gesamten Import nur noch 12, vom Export nur noch 6 Prozent auf heimischen Schiffen bewerkstelligt wurden, ja der Anteil der Nationalflagge am europäischen Handel betrug nur noch $2\frac{1}{2}$ Prozent.

Hätte man, als man sehen mußte, daß man den Forderungen der neuen Betriebsepoche noch nicht gewachsen war, alle Schranken fortgeräumt, um da nicht zurückzubleiben, wo der Fortgeschrittenste der Erste werden mußte, auf dem Weltmeere, d. h. hätte man wenigstens in der überseeischen Schiffahrt es dem Reeder ermöglicht, sich ein konkurrenzfähiges Betriebsmaterial auf dem billigsten Markte zu kaufen, so hätte man wohl seine Seefahrtsstellung nicht eingebüßt. Allerdings der Schiffbau hätte wohl eine Krise durchzumachen gehabt; aber einmal wäre ihm die Küsten- und Binnenschiffahrt vorbehalten geblieben, und in ihr hätte er mit der Zeit einen vollgültigen Ersatz gefunden — so ist es ja auch tatsächlich geschehen, nur der Verlust des Baues für die Überseeflotte ging mit deren eigenem Schwinden allmählicher vor sich, — zweitens ist es aber sehr wohl denkbar, daß der nationale Schiffbau durch den Druck der internationalen Konkurrenz wie durch ihm gewährte Erleichterungen seiner Existenzbedingungen auch auf dem Gebiete seiner Tätigkeit für die überseeische Schiffahrt vor dem tatsächlichen Verlauf der Dinge bewahrt geblieben wäre. Statt dessen hat man aber den verhängnisvollen Fehler begangen, die Erhaltung des Schiffbaues der der Schiffahrt selbst vorzuziehen, während von großen Gesichtspunkten aus der entgegengesetzte Standpunkt als der richtige anzusehen ist.

Die Hauptursache des Niederganges der amerikanischen Außenhandelsflotte scheint mir also, kurz gesagt, darin zu liegen, daß man in kritischer Zeit an einer Maßnahme festhielt, die dem fürderen Gedeihen der nationalen Schiffahrt die Wurzel abschnitt. Dieser und ähnlichen Anschauungen gegenüber sucht der Ex-United States Commissioner of Navigation, William Bates, in einem umfangreichen Werke*) nachzuweisen, daß der Zerfall der amerikanischen Seeschiffahrt seinen Grund in dem Verlassen der restriktiven Schiffahrtspolitik habe. Der Zerfall datiere seit dem Friedensschlusse mit England im Jahre 1814, als die Vereinigten Staaten begannen, Reziprozitätsverträge zu schließen, zuerst solche mit teilweiser, dann mit völliger Reziprozität. Zum Ausdruck soll dieser Niedergang in dem Nachlassen des Anteils der Nationalflagge am Außenhandelsverkehr gekommen sein; denn die Höhe des Anteils der heimischen Flagge in den Jahren 1825/26 sei nie wieder erreicht worden. Sie betrug damals für den einkommenden Verkehr 95, für den ausgehenden gegen 90 Prozent. Es dürfte aber

*) W. W. Bates „American Navigation", Boston und New York 1902.

kaum eine weitere Begründung nötig sein, um einzusehen, daß die Aufrechterhaltung solcher Prozentsätze bei der späteren mächtigen Entwickelung der Außenhandelsbeziehungen und der in ihrem Interesse unerläßlichen freiheitlicheren Gestaltung des Seeverkehrs sowie infolge der allgemein zunehmenden Beteiligung der Küstenvölker an der Seeschiffahrt von selbst zur Unmöglichkeit werden mußte, es sei denn, daß die Vereinigten Staaten dauernd unter allen Konkurrenten überlegenen Betriebsbedingungen gearbeitet hätten. Das war aber nicht der Fall, die Konkurrenten waren in der Lage, auch sich einen angemessenen Anteil an dem zunehmenden Verkehr zu sichern. Übrigens hatte nach Bates' eigenen Angaben das erste Jahrzehnt der (partiellen) Reziprozitätsverträge, 1815 bis 1825, den nationalen Anteil am überseeischen Verkehr sogar noch um 18 Prozent in beiden Richtungen gesteigert. Es dürfte gewiß zutreffend sein, daß England alles aufgeboten hat, um der Schiffahrt der Vereinigten Staaten, der abtrünnigen Kolonie, Abbruch zu tun, vielleicht ist es ihm auch gelungen, die Entwickelung etwas zu hemmen. Wenn aber nach Inaugurierung der Politik völliger Reziprozität — die Vorteile, die die Vereinigten Staaten anderen einräumten, wurden doch ihnen selbst in gleicher Weise erwidert — seit Ende der zwanziger Jahre die amerikanische Handelsflotte sich von weniger als 600 000 Tonnen bis zum Ausbruch des Bürgerkrieges auf $2^1/_2$ Mill. Tonnen vergrößert hat, so kann man doch keinen Niedergang darin sehen, daß gleichzeitig der Nationalanteil am Überseeverkehr von über 90 auf 65 bis 70 Prozent zurückging. Eine ganz ähnliche Erscheinung zeigt z. B. auch die norwegische Handelsflotte. Man kann auch bei ihr unmöglich von einem Rückgang sprechen, wenn der Anteil der Nationalflagge am einkommenden Güterverkehr seit 1850 von 75 auf 66 Prozent zurückgegangen ist, während die transportierte Gütermenge gleichzeitig von rund 1 Million auf 4 Millionen Tonnen stieg, sich also vervierfachte.

Des näheren auf die ebenso einseitigen wie durch ihre Form ermüdenden Ausführungen Bates', durch die er seine Theorie von der Verderblichkeit des Verlassens der Restriktionspolitik zu stützen sucht, einzugehen, fehlt es hier an Raum. Auf seine Vorschläge zur Besserung der gegenwärtigen Verhältnisse wird noch zurückzukommen sein.

So wenig man auch in den Vereinigten Staaten über die einzuschlagenden Mittel und Wege bisher zu einer völligen Einigung gelangt ist, darüber scheint man sich auf allen Seiten einig zu sein, daß der gegenwärtige Zustand der nationalen Überseeschiffahrt unhaltbar ist. Wie schon eingangs angedeutet, heischt aber für die Amerikaner nicht die wirtschaftliche Notwendigkeit allein immer gebieterischer eine durchgreifende Änderung; als ein noch wichtigeres und jedenfalls als das für die Stellungnahme der Regierung ausschlaggebende Moment kommt noch der durchgreifende Wandel hinzu, der seit kurzem in der politischen Stellung der Vereinigten Staaten eingetreten ist. Mit innerer Notwendigkeit trieb die eigene Volkswirtschaft die Vereinigten Staaten in die Weltwirtschaft; aus dem ackerbautreibenden Staate, der seine Bodenprodukte gegen Industrieprodukte eintauschte, entwickelte sich ein gleichzeitig industrieller Staat, der bald auch nach Absatzgebieten auf der ganzen Erde suchen, Kolonien erwerben und halten, kurzum, der Weltpolitik treiben mußte und — konnte, weil er die Kraft dazu hatte. Deshalb ist auch an ein Zurück nicht zu denken. Auf wirtschaftlicher Notwendigkeit ruht der Imperialismus der großen amerikanischen

Republik, wirtschaftliche Notwendigkeit muß seine immer breitere und festere Grundlage werden, und alle äußere Wirtschaftspolitik der Vereinigten Staaten muß unauflöslich mit ihrer Weltmachtspolitik verquickt sein. Man braucht sich nur einmal diesen Zusammenhang klar zu machen, um einzusehen, daß das Vorhandensein einer leistungsfähigen, nationalen überseeischen Handelsflotte für ein gesichertes wirtschaftliches und politisches Weiterbestehen der Union ein unbedingtes Erfordernis ist. Gerade vom deutschen Standpunkte aus scheint es notwendig, einmal hierauf mit Bestimmtheit hinzuweisen, damit man sich bei uns endlich allseitig klar werde, wie die Entwickelung der Dinge in den Vereinigten Staaten verlaufen muß. Denn nichts scheint verkehrter, als nationale Fragen eines anderen Volkes vom eigenen nationalen Standpunkte aus beurteilen zu wollen. Das muß unter allen Umständen zu einer verhängnisvollen Selbsttäuschung führen. Man denke sich einmal in die Seele des fremden Volkes hinein und man wird dem eigenen den besseren Dienst erweisen.

Welchen Weg werden die Vereinigten Staaten einschlagen? Das ist die Frage, die im folgenden zu beantworten ist.

An Erleichterungen der Betriebsbedingungen der überseeischen Schiffahrt fehlt es allerdings schon seit geraumer Zeit nicht. So ist das Rohmaterial für den Bau von Schiffen, die im Dienste des Außenhandels verwandt werden sollen, von Eingangszöllen befreit, ebenso der Proviant für solche Schiffe; seit einigen Jahren ist auch aller aus dem Inlande stammende Proviant für die überseeische Handelsflotte von inneren Abgaben befreit. Solche kleinen Erleichterungen haben aber keine nachhaltig fördernde Wirkung auszuüben vermocht, vielleicht nur einen noch stärkeren Verfall aufgehalten. Die Erreichung des großen Zieles erfordert große Mittel.

Auf den ersten Blick könnte es so scheinen, als ob durch Aufhebung des Verbots der Nationalisierung im Auslande gebauter Schiffe, durch Einführung einer „free ship policy“ der herrschende Zustand am leichtesten zu beseitigen sein würde. Diese Idee ist wiederholt in Amerika ventiliert, auch von der Regierung mehrfach befürwortet worden, aber die entgegenstehenden Interessen und Bedenken haben sie nie zur Verwirklichung kommen lassen. Nur zu einem Kompromiß brachte man es, indem man die Nationalisierung unter der Bedingung gestattete, daß von dem Erwerber ein dem nationalisierten gleichwertiges Schiff im Inlande in Auftrag gegeben werde. Dies Kompromiß entbehrte aber der Lebensfähigkeit, in der Hauptsache konnten (aus gleich mitzuteilenden Gründen) nur die subventionierten Postdampferlinien sich auf die Annahme solcher zweischneidigen Wohltat einlassen. — Eine free ship bill ohne die Bauwiederholungsklausel würde zum Schutze des heimischen Schiffbaus natürlich auf Außenhandelsschiffe beschränkt bleiben. Die Folge würde ein, wenigstens vorläufig, völliges Aufhören der nationalen Bautätigkeit für die Außenhandelsflotte sein. Das für die überseeische Schiffahrt jährlich auf den einheimischen Werften gebaute Quantum ist aber nur sehr gering; die Werften müßten für das ihnen Verlorengehende bei der Küstenschiffahrt Ersatz suchen und würden ihn, wie bisher, auch ohne Zweifel finden. Auch scheint mir, wie gesagt, daß der Verlust der Arbeit für die Überseeflotte nur ein vorläufiger sein würde. Der amerikanische Schiffbau hat nämlich in der jüngsten Zeit durch fortgeschrittene Technik, insonderheit durch weitgehendste Anwendung maschinellen Betriebes, dann durch eine (in ihrer Vollendung, der Vertrustung der Werften

selbst, allerdings zunächst mißglückte) einheitliche Organisation seiner Betriebsverhältnisse seinen heutigen Hauptnachteil gegenüber seinen Konkurrenten, die höheren Arbeitslöhne, wettzumachen begonnen, und allem Anschein nach ist die Zeit nicht fern, wo der amerikanische Schiffbau an eine Konkurrenz mit dem Auslande denken könnte.*) Wenn auch so vielleicht die Folgen einer free ship bill für den nationalen Schiffbau mit besonders schweren Gefahren nicht verbunden sein würden, so würde dennoch ein Bedenken bleiben, das die von der free ship policy erhofften Wirkungen in Frage zu stellen geeignet erscheint: es würde dem amerikanischen Reeder nichts nützen, seine Schiffe auf dem billigsten Markte zu kaufen, wenn er ihren Betrieb nicht ebenso billig wie seine Konkurrenten gestalten kann. Das scheint aber in absehbarer Zeit nicht ohne weiteres möglich zu sein, und zwar vor allem wegen der höheren Mannschaftslöhne. Die dem amerikanischen Reeder durch öffentlich-rechtliche Bestimmungen (wie Bemannungsvorschriften, Kleiderversorgungsvorschriften u. dgl.) auferlegten Lasten sind gewiß nicht größer als die z. B. vom deutschen Reeder zu tragenden entsprechenden Betriebsverteuerungen, ganz im Gegenteil! Dagegen sind die Heuern jenseits des Ozeans beträchtlich höher als in Europa, höher im besonderen als in England und Deutschland. Ein sehr reichhaltiges Material, das diese Tatsache vortrefflich illustriert, hat die vom Verein für Sozialpolitik veranstaltete, umfassende Erhebung über „Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter" (Leipzig 1902/03) geliefert. Der Beitrag über die amerikanischen Verhältnisse stammt aus der sachkundigen Feder des jetzigen Commissioner of Navigation, Eugene T. Chamberlain. Das Verhältnis der Löhne läßt sich bei der Vielgestaltigkeit der tatsächlichen Verhältnisse auf beiden Seiten natürlich nicht in einer einzigen präzisen Zahl ausdrücken, man wird aber nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß die amerikanischen Heuern im großen ganzen mindestens 50 Prozent höher sind als die deutschen. Die Differenz zwischen den höchsten deutschen und den entsprechenden niedrigsten amerikanischen Heuern sinkt dabei zuweilen auf etwa 25 Prozent, anderseits beträgt aber die Spannung zwischen den niedrigsten deutschen und den entsprechenden höchsten amerikanischen Löhnen 100 Prozent und mehr. Der englischen Reederei gegenüber, die bekanntlich mit höheren Löhnen als die deutsche arbeiten muß, ist der Nachteil der Amerikaner geringer, aber immerhin im allgemeinen noch 20 bis 25 Prozent. Bezüglich der Einzelheiten sei hier auf die erwähnte Publikation des Vereins für Sozialpolitik verwiesen.

Durch eine free ship policy würde also das ersehnte Ziel, Schaffung einer leistungsfähigen nationalen Außenhandelsflotte, noch nicht erreicht werden können, wenn auch wohl mit Sicherheit anzunehmen ist, daß bei einer friedlichen Weiterentwickelung die europäischen Heuern in der Zukunft eine Steigerung erfahren werden. —

Einen anderen Vorschlag hat man in Amerika wiederholt gemacht: Bevorzugung der nationalen Schiffahrt vor der fremden, sei es, daß man die erstere und die durch sie beförderten Waren von Abgaben befreit, sei es, daß man die letztere stärker belastet. Es liegt ja nahe, daß gerade dieser Gedanke von amerikanischen Wirtschaftspolitikern inner- und außerhalb der gesetzgebenden Körperschaften empfohlen

*) Eingehende Mitteilungen über die Verhältnisse des amerikanischen Schiffbaues finden sich in dem großen Werk von T. Schwarz und E. v. Halle: „Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande", 2. Band, Berlin 1902.

worden ist. Hatte man doch mit seinem Schutzzollsystem restriktive Wirtschaftspolitik mit so großem Erfolge betrieben. Warum sollte dasselbe nicht auch auf dem Gebiete der Schiffahrt möglich sein? umsomehr, als man doch in früheren Zeiten im eigenen wie in fremden Ländern offenbar Erfolge damit erzielt hatte. Auch in der Küstenschiffahrt — selbst der atlantisch-pazifischen — und im Verkehr mit den neuen Kolonien galt ja der Grundsatz der Restriktion, sogar der völligen Prohibition gegenüber fremden Flaggen.

Aber die, welche eine solche Politik empfahlen, sahen nicht, daß sich die Zeiten gegen früher eben von Grund aus geändert hatten. Eine restriktive Schiffahrtspolitik war nach dem Gange, den die Entwickelung der Dinge genommen hatte, zur Unmöglichkeit geworden, wie in den anderen, an Welthandel und Weltverkehr teilnehmenden Ländern, so auch in den Vereinigten Staaten. Die Freihandelsströmung erfüllte das zweite und dritte Viertel des 19. Jahrhunderts. Die freiheitlichere Gestaltung des Verkehrs im Verein mit der gänzlichen Umwälzung der Verkehrsmittel brachte eine bisher nicht gekannte Entwickelung der internationalen Beziehungen, des Waren-, Personen- und Postverkehrs. Demgegenüber mußten die alten Navigationsakten, alle die Maßnahmen differentieller Behandlung der fremden Flaggen, bald in sich zusammenfallen. Als dann aber im letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts eine Nation nach der anderen sich vom Freihandelsprinzip wieder abwandte, der nationale Egoismus wieder die Oberhand gewann, da sah sich jedes Volk, das eine Stärkung seiner Handelsflotte als notwendig empfand, vor einer ganz wesentlich veränderten Sachlage. — Wer jetzt noch zugunsten seiner Seeschiffahrt eine den fremden Wettbewerb abwehrende Politik einschlagen wollte, müßte darauf gefaßt sein, daß alle Betroffenen sich mit der gleichen Waffe gegen ihn wenden. Der gegenseitige Handel würde durch solche Beschränkung der beiderseitigen Verkehrsmittel noch ungleich schwerer getroffen werden, als aller Schutzzoll ihn treffen kann; Personen- und Postverkehr würden in Stockung geraten, und unbeteiligte Dritte hätten eventuell den Vorteil davon. So unberechenbaren Gefahren wird aber heutigentags, wo die internationalen Beziehungen eine früher nie gekannte, durch ein engmaschiges Netz von Verträgen sanktionierte Innigkeit erlangt haben, eine Nation ihre Volkswirtschaft nicht aussetzen. Man fürchtet nichts mehr als derartige Erschütterungen des Außenverkehrs, die einer Zerstörung desselben leicht nahe kommen können. Gleichberechtigung der verschiedenen Flaggen, Bewegungsfreiheit der internationalen Verkehrsmittel zur See sind heute unerläßlich, sie sind ein bleibendes Ergebnis der Freihandelsära. Der „internationale“ Verkehr erfordert diese äußere Bewegungsfreiheit, nicht, wie hier bemerkt sei, auch der „nationale“, d. h. die Küstenschiffahrt und die zwischen Mutterland und Kolonien. Dieser „nationale“ Verkehr ist vom wirtschaftspolitischen Standpunkte aus Binnenverkehr, innerhalb der eigenen Volkswirtschaft und Machtsphäre sich abwickelnd. — Dem Warenaustausch selbst hat man nach der freiheitlicheren Epoche wieder größere Hindernisse in den Weg legen können, aber er selbst und der übrige Verkehr zwischen den Kulturvölkern sind so mächtig geworden, daß ein gleiches gegenüber ihrem Werkzeuge, der Seeschiffahrt, nicht mehr möglich war.

Der Erkenntnis dieser veränderten Sachlage hat sich denn auch das amerikanische Volk gegenüber dem Drängen der Anhänger eines Wiederauflebens der alten Navi-

gationsakten nicht verschließen können. Die mehrfach unternommenen Versuche, eine differentielle Behandlung der Auslandsflaggen wieder einzuführen, scheiterten völlig. Wie nach seiner, oben kurz mitgeteilten Ansicht über die Ursachen des gegenwärtigen Zustandes zu erwarten, gehört auch der frühere Commissioner of Navigation, William Bates, zu den Freunden restriktiver Schiffahrtspolitik. Sein großes Werk ist der Verbreitung dieses Gedankens gewidmet — wie mir scheinen will, ein recht aussichtloses Beginnen. Bates sieht vollständig über die Umwälzung, die der internationale Verkehr erfahren hat, hinweg und berührt die Gefahren der von ihm befürworteten Politik kaum mit einem Worte. Man kann dem jetzigen Commissioner of Navigation, Eug. Chamberlain, nur zustimmen, wenn er in einem seiner letzten Jahresberichte Vorschläge wie die Batesschen kurz mit den Worten verwirft, sie seien an invitation to retalitation.

Es ist also auch mit der Einführung von discriminating duties der amerikanischen Handelsflotte nicht aufzuhelfen. Den Zwiespalt der Interessen im eigenen Lande und die Schwierigkeit ihrer Aussöhnung schildern treffend die folgenden Sätze, die sich vor einigen Jahren in einer amerikanischen Zeitschrift fanden: „Der amerikanische Exporteur wünscht den billigsten Transport für seine Ausfuhr; der amerikanische Reeder wünscht, daß der Transport der Ausfuhr, soweit das praktisch möglich ist, auf Schiffe unter eigener Flagge beschränkt wird, dagegen will er seine Schiffe kaufen und seine Mannschaft mieten, wo es ihm beliebt. Der amerikanische Schiffbauer will, daß der Reeder seine Schiffe nur auf amerikanischen Werften kauft. Der amerikanische Seemann wünscht, daß die Mannschaft nur aus Bürgern bestehen soll. Das ganze amerikanische Volk wünscht eine amerikanische Handelsflotte, die mit den Schiffen fremder Nationen auf hohem Meere, das nicht durch die Gesetzgebung eines Landes beherrscht wird, in Wettbewerb treten kann."

Einen gangbaren Weg zur Ausgleichung dieser Gegensätze zu finden, ist das Problem, welches Regierung und Volk von Jahr zu Jahr mit zunehmender Intensität beschäftigt. Wir sahen: wenn man dem Reeder die Möglichkeit gewährt, seine Schiffe da zu kaufen, wo es ihm beliebt, so ist damit, abgesehen von etwaiger Schädigung der heimischen Schiffbauer, auch ihm noch nicht geholfen, denn die Unterhaltung seiner Mannschaft würde zu teuer sein. Die Gefahr, daß ausländische Mannschaft ihm zu wesentlich billigeren Preisen ihre Dienste anbietet, ist an sich schon nicht groß. Aber es kann nicht zweifelhaft sein, daß man dieser Gefahr von vornherein durch eine Verschärfung der Bemannungsvorschriften vorbeugen und diese im Interesse der heimischen seefahrenden Bevölkerung getroffene Maßregel zugleich als ein Äquivalent für den der Volkswirtschaft an anderer Stelle, in der Schiffbauindustrie, zugefügten Nachteil hinstellen würde. Der Reeder wäre dann nicht weiter als zuvor. — Anderseits sahen wir, daß eine Politik, die auf Kosten des Auslandes zum Ziel gelangen will, unter den heutigen Verhältnissen nicht gangbar ist. Man muß vielmehr den entgegengesetzten Weg einschlagen, nicht das Ausland abwehren, um das Inland dadurch zu stärken, sondern von innen heraus das Inland unterstützen und dem Ausland dabei seine äußere Bewegungsfreiheit vollkommen lassen, also nicht direkt, sondern indirekt den Wettbewerb des Auslandes bekämpfen, mit einem Worte, nicht restriktive, sondern positive, d. h. Subventionspolitik treiben. Ein anderer Weg

scheint mir nach der Entwickelung, die Amerikas Seefahrtsgewerbe genommen haben, nicht übrig zu bleiben.

Die Subventionspolitik bietet den Vorteil, die gegen das Ausland gerichtete Tendenz nicht offen zur Schau zu tragen, sie hat keinen aggressiven Charakter, sondern will durch eine interne Maßnahme zum Ziele gelangen. Sie scheint imstande, die gegensätzlichen Interessen des Schiffbauers, des Reeders und des Seemanns zu vereinigen und dadurch zugleich die große nationale Aufgabe, die Schaffung einer leistungsfähigen Außenhandelsflotte, zu erfüllen.

Die Erreichung dieses Zieles ist natürlich nicht durch das möglich, was in den Vereinigten Staaten bisher an Subventionierung der Seeschiffahrt geschehen ist, nämlich durch die Subventionierung von Postdampferlinien. Genau dieselbe Notwendigkeit, die in allen anderen seefahrenden Kulturstaaten zur Postdampfersubvention führte, trat auch an die Vereinigten Staaten heran: auf der einen Seite die politische und wirtschaftliche Forderung, für die wichtigsten Routen eigene Post- und Passagierdampfer zu besitzen, auf der anderen Seite die Unmöglichkeit, diese Forderung ohne positiven Beistand des Staates zu erfüllen. Aber mehr als gerade die Aufrechterhaltung der wichtigsten Postdampferlinien hat in den Vereinigten Staaten die Subvention nicht erreicht*); es ist nicht daran zu denken, daß die betreffenden Reedereien ihre Dampferlinien, die gewissermaßen den höher potenzierten Verkehr darstellen, dazu benutzen können, ihnen den entsprechenden Verkehr niederer Ordnung, die Frachtschiffahrt, allmählich anzugliedern und so eine Außenhandelsflotte zu schaffen. Dazu würde es verstärkten Beistandes des Staates bedurft haben. Das Vorhandensein von Postdampfern und das gleichzeitige Fehlen der zugehörigen Frachtdampfer macht das Bild der amerikanischen Überseeschiffahrt noch sonderbarer für die Amerikaner — noch unhaltbarer.

Nach alledem wird den Vereinigten Staaten kein anderer Weg bleiben als der, den vor ihnen während der letzten Jahrzehnte eine Reihe anderer Staaten in kurzer Aufeinanderfolge beschritten hatte, um sich von fremder Schiffahrt unabhängig zu machen oder deren Konkurrenz zu erwehren und den überseeischen Verkehr nach Möglichkeit zu nationalisieren. Wie Frankreich, Italien, Österreich-Ungarn, Japan u. a. so werden auch die Vereinigten Staaten ein System allgemeiner Subventionierung, ein Prämiensystem, wie es in den genannten Staaten heißt, annehmen müssen.

Wie nicht anders zu erwarten, ist eine solche Subventionspolitik in Amerika bereits Gegenstand eingehender Erörterung gewesen. Mehrfache Versuche, eine bounty bill beim Kongreß zur Annahme zu bringen, scheiterten jedoch an dem Widerstande des Repräsentantenhauses, so gering auch die ablehnende Majorität war. Es würde zu weit führen, hier auf die Einzelheiten der verschiedenen Entwürfe einzugehen, ich verweise zu diesem Zwecke auf das allgemeine (2.) Kapitel und den die Vereinigten Staaten behandelnden Abschnitt meiner bereits erwähnten Schrift. Wie die free ship policy und die discriminating duties soll auch die Subventionspolitik hier nur von den leitenden allgemeinen Gesichtspunkten aus besprochen werden.

*) Näheres siehe in meiner oben erwähnten Schrift S. 67/68.

Ich glaube nun, es ist kein Unglück für die Vereinigten Staaten, daß die bisherigen Subventionspläne nicht zur Ausführung gelangt sind. So unzweifelhaft es erscheint, daß ihnen eine richtige Beurteilung der Verhältnisse und die richtige Erkenntnis des Notwendigen zugrunde lag, so litten dennoch die Ausführungsvorschläge an einer zu starken Betonung des privaten Interesses der unmittelbar beteiligten Unternehmer. Daher der Zorn und die Gehässigkeit der Opposition, der demokratischen Partei, gegen die Urheber der Entwürfe, eine Gruppe von Senatoren, die den unmittelbaren Interessenten sehr nahe stehen. Solche Mängel der praktischen Durchführung beweisen ja nichts gegen die Richtigkeit des Systems; aber wenn sie einmal da sind, sind sie schwer zu beseitigen und bewirken nur zu leicht das Gegenteil von dem, was man erreichen wollte. Sie stärken dann nicht die private Initiative, sondern schwächen sie, und der erhoffte volkswirtschaftliche Nutzen bleibt aus. Neben anderen sollte besonders Frankreich den Amerikanern ein warnendes Beispiel verkehrter Subventionierung sein. Die richtige Ausgestaltung des allgemeinen Subventions- oder Prämiensystems wird daher eine außerordentlich schwierige Aufgabe der amerikanischen Wirtschaftspolitik sein.

Neben ihrer selbstverständlichen Beschränkung auf die Außenhandelsschiffahrt wäre als oberster Grundsatz festzuhalten, daß die Prämien das Maß des Allernotwendigsten nicht übersteigen dürfen, wogegen besonders anfangs verstoßen worden war. Der Empfänger der Prämie soll sich nicht von vornherein in Sicherheit wiegen dürfen, im Vertrauen auf die staatliche Unterstützung. Sehr wichtig scheint mir auch die Vermeidung eines in den letzten Entwürfen gemachten Fehlers zu sein, der darin bestand, daß im voraus eine Höchstsumme festgesetzt wurde, die jährlich zu Prämien verwandt werden dürfe. Solche Begrenzung der Staatsunterstützung hat, wie auch die praktische Ausführung erfolgen mag, stets die Wirkung, daß die auf solider Basis ruhende kaufmännische Kalkulation unsicher, und unsolider Spekulation der Weg frei gemacht wird. Von erheblicher Bedeutung wäre auch die Frage, ob man das Prämiensystem nach den verschiedenen, von den Schiffen befahrenen Routen ausgestalten will. Den verschiedenartigen Anforderungen der einzelnen Verkehrsrichtungen ist auf solche Weise viel besser als durch ein nur nach Größen-, Schnelligkeitsverhältnissen u. dgl. geregeltes System zu entsprechen. Ob das von dem absolut regierten Rußland beobachtete Verfahren, mit allen bedeutenderen Einzelunternehmern Spezialverträge zu schließen, sich in den Vereinigten Staaten bewähren würde, ist wohl zweifelhaft.

Von ganz besonderer Wichtigkeit ist endlich die Stellung, die eine bounty bill zu den im Auslande gebauten Schiffen einnehmen soll. Drei Möglichkeiten scheinen mir da gegeben zu sein. Entweder werden Auslandsbauten von jeder Staatsunterstützung ausgeschlossen. Das hieße, dem heimischen Schiffbau ein Monopol geben, während man gleichzeitig der Reederei emporhelfen will. Es ist dabei gleichgültig, ob man es für notwendig hält, neben den Unterstützungen für den Reedereibetrieb solche auch dem nationalen Schiffbau etwa in Form von Bauprämien zu gewähren oder nicht, gleichgültig auch, ob man die Nationalisierung von Auslandsbauten gestattet oder nicht; die Verleihung eines Monopols an die Schiffbauindustrie birgt stets eine sehr ernste Gefahr in sich. Frankreich hat es erlebt, daß sein Schiffbau, gestützt auf sein Monopol, die Preise für Neubauten derart steigerte, daß ein erheblicher Teil der dem Reeder zugedachten Unterstützung in die Tasche der Werftbesitzer floß, natürlich auf

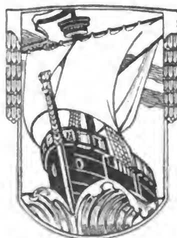
Kosten des für die ersteren erhofften Fortschritts. — Die zweite Möglichkeit der Behandlung von Auslandsbauten würde darin bestehen, daß ihnen (unter Gestattung der Nationalisierung) ein Teil der den Inlandsbauten gewährten Prämien zugestanden wird. Die große Schwierigkeit der praktischen Durchführung besteht aber in der Feststellung der Höhe jenes Teils, wenn man nicht zu dem äußerlich sehr einfachen, aber höchst unvollkommenen Mittel greifen will, das in den Jahren 1899/1900 dem Kongreß vorgeschlagen wurde: Auslandsbauten sollten die halbe Prämie erhalten, aber der Empfänger zu einer Bauwiederholung im Inlande innerhalb der nächsten 10 Jahre verpflichtet werden. Das ist gleichbedeutend mit Wiederherstellung eines Monopols in anderer Form. Die ausländischen Werften würden alles aufbieten, sich den ersten Bau zu sichern und die heimischen sich an dem zweiten, der ihnen — unter Umständen zu genau vorherzusehender Zeit — zufallen muß, schadlos halten. — Um das der Reederei unter allen Umständen gefährliche Monopol der Werften zu verhindern, ist vielleicht der dritte Weg der gangbarste, nämlich Inlands- und Auslandsbauten ganz auf die gleiche Stufe zu stellen. Voraussetzung dafür ist allerdings, daß, solange der amerikanische Schiffbau die freie Konkurrenz mit dem Auslande noch nicht bestehen kann, er durch einen Eingangszoll auf im Auslande gebaute Schiffe geschützt wird. Gewiß ist auch die Festsetzung und eventuelle spätere Herabsetzung und Beseitigung dieses Ausgleichszolls dergestalt, daß eine Bevorzugung der heimischen Schiffbauindustrie vermieden wird, keine leichte Aufgabe. Aber die Durchführung eines Ausgleichszolls dürfte leichter und gerechter sein und deshalb auf weniger Widerstand stoßen als die partielle Subventionierung der im Auslande gebauten Schiffe. Auf solche Weise — Zollpflichtigkeit der Auslandsbauten und Subventionierung derselben gleich den Inlandsbauten — ist der heimische Schiffbau unter einen förderſamen Konkurrenzdruck gestellt, und der Reeder hat freie Hand. —

Eine Subventionspolitik, welche die in anderen Ländern gemachten Erfahrungen zu verwerten sucht, halte ich unter den obwaltenden Umständen für das einzige Mittel, das die Vereinigten Staaten ergreifen können, um eine ihren Interessen angemessene Stellung in der überseeischen Schiffahrt zurückzuerlangen. Ich möchte hier zum Schlusse nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß die Auffassung, durch den Morgantrust seien die Subventionspläne der Vereinigten Staaten endgültig zu Grabe getragen, ohne Zweifel verfehlt ist. Wie am Anfang dieser Ausführungen schon betont, ist die Gründung der International Mercantile Marine Co. rein wirtschaftlichen Motiven entsprungen und nur wirtschaftliche Interessen kann sie befriedigen. Aber aus der Gesamtheit der volkswirtschaftlichen Interessen ist es nur ein Ausschnitt, den sie befriedigen kann; sie ist auf den nordatlantischen Verkehr beschränkt, und auch hier steht kaum der dritte Teil der benötigten Tonnage unter amerikanischer Kontrolle. Und selbst wenn der Trust einmal daran gehen sollte, seinen Betrieb auch auf andere Routen — und seien ihrer noch so viele — auszudehnen, und wenn er so immer mehr dem gesamtwirtschaftlichen Interesse Genüge tun sollte, sicherstellen kann er es nicht, solange nicht die Nationalflagge auf seinen Schiffen weht, und auch die machtpolitische Aufgabe der Handelsflotte kann er solange nicht erfüllen. Die Notwendigkeit einer Subventionspolitik bleibt, und ich wiederhole, daß es mir nicht zweifelhaft erscheint, daß die Vereinigten Staaten diesen Weg gehen werden und wir wie alle anderen

Nationen damit notgedrungen zu rechnen haben. Für uns Deutsche speziell ergibt sich daraus zunächst die Pflicht, die Konkurrenzfähigkeit unserer Reederei nicht noch weiter zu belasten.

Über die Konsequenzen, die sich aus der Entstehung einer beachtenswerten amerikanischen Außenhandelsflotte für die Seeschiffsgewerbe der übrigen Nationen ergeben können, sind an dieser Stelle keine weiteren Ausführungen zu machen; nur über die Zukunft der amerikanischen Handelsflotte war zu sprechen.

Die vorstehenden Ausführungen waren gerade fertiggestellt, als die letzte Botschaft des Präsidenten Roosevelt bekannt wurde. Sie befürwortete die Einsetzung einer Regierungskommission, die dem Kongreß zweckdienliche Vorschläge über den Ausbau der Außenhandelsschiffahrt machen soll. Daß der Präsident an eine Subventionspolitik denkt, dürfte feststehen und damit auch die oben schon ausgesprochene Ansicht bestätigt sein, daß nationale Fragen anderer Völker von deren Standpunkt, nicht vom eigenen aus beurteilt sein wollen.



Einiges über Panzerkreuzer.

(Mit 2 Tafeln.)

Was ist eigentlich ein richtiger Panzerkreuzer? Wenn man die Schiffslisten der einzelnen Seemächte auf diese Frage hin studiert in der Hoffnung, eine befriedigende Antwort zu erhalten, so wird man vergebens forschen.

Im Gegenteil; je mehr man sich in die verschiedenen Typen hinein vertieft, desto hoffnungsloser scheint die Lösung der Aufgabe.

Bald findet man ein ungebührliches Vorherrschen der Geschwindigkeit auf Kosten der Armierung und des Panzers, bald das Umgekehrte; dazwischen ein Tasten und Suchen mit Anlehnung bald nach der einen oder der anderen Seite, immer mit dem weiteren Wunsch, im Wettstreit auch die Kohlenfassung möglichst hoch zu treiben.

Schließlich stößt man gerade in neuester Zeit auf Entwürfe, welche durch einen mächtigen Tonnengehalt alle Schwierigkeiten überwinden wollen, welche dieser Schiffstyp dem Konstrukteur entgegenstellt.

Aber mit solchen Kolossen hat man auch nicht das Ideal gefunden, und die enormen Kosten — in Frankreich 35 Millionen Francs —, welche die Kosten eines Linienschiffes übersteigen, drängen zu der berechtigten Frage, ob man dann nicht besser ein Linienschiff gebaut hätte.

Was ist nun ein Panzerkreuzer?

Um hierfür eine genaue Definition zu geben, wird der Seeoffizier sich erst über die Frage klar sein müssen: Was verlange ich von einem Panzerkreuzer?

Zur Klärung dieser Vorfrage sollen nun zunächst folgende Überlegungen dienen:

1. Der wichtigste Teil einer Flotte ist stets der Bestand an kampffähigen Linienschiffen. Alle verfügbaren Mittel müssen also auch möglichst für diesen schlagenden Kern ausgenutzt werden.

2. Die Aufklärungsschiffe sind ein notwendiges Beiwerk. Jedes Zuviel, was in den Aufklärungsschiffen, den Kreuzern, angelegt wird, ist gewissermaßen ein Abzug von der für die Entscheidung dienenden Kraft.

3. Es ist aber andererseits nicht möglich, eine hinreichende Aufklärung, einen erfolgreichen Kreuzerdienst nur mit kleinen, leichten Kreuzern durchzuführen.

4. In diesen Dienst müssen daher auch Schiffe eingestellt werden, welche Kraft zum Stehen und daher einen gewissen Grad von Linienschiffsqualität besitzen — die Panzerkreuzer.

5. Solche Panzerkreuzer sollen die feindlichen leichten Kreuzer zurückdrängen, ihren Sicherungsgürtel durchbrechen, bei Blockaden mehrere derselben festlegen, und nach der Hochseeschlacht die Verfolgung des feindlichen Gros übernehmen können. Zu ihrer Verdrängung muß der Feind gezwungen sein, überlegene Kräfte, eventuell Linienschiffe vorzuschicken, also seine entscheidende Kampfkraft zu schwächen.

6. Außer diesen rein militärischen Anforderungen werden je nach der Kriegslage oft auch Aufgaben, die der Convoidienst, der Handelsschutz, stellt, ein gewisses Maß von Kampfkraft benötigen.

Sind diese Überlegungen richtig, so wird man die Anforderungen an einen Panzerkreuzer in folgenden Punkten zusammenfassen können:

a) Die Kosten des Panzerkreuzers dürfen diejenigen des Linienschiffes nicht erreichen; es ist somit eine Grenze nach oben gegeben.

b) Seine Geschwindigkeit muß diejenige der eigenen Linienschiffe um ein bestimmtes Maß, 3 bis 4 Seemeilen, übertreffen; er muß zur Zeit also 21 bis 22 Seemeilen laufen können.

c) Sein Kohlenvorrat muß mindestens so hoch bemessen sein, daß er trotz der ihm zufallenden besonderen Aufgaben nicht eher damit zu Ende kommt als die gleichmäßig marschierende Kernflotte.

d) Außer leichter und einer starken Mittelartillerie bis zum 15 cm- muß er über zwei bis vier schwere 24 cm- bis 21 cm-Geschütze verfügen, um auch einem gepanzerten Gegner gegenüber die nötige Offensivkraft zu besitzen.

e) Die Panzerung muß die Granaten der Mittelartillerie von allen vitalen Schiffsteilen abweisen und möglichst viel von der Schiffsfläche bedecken.

Der Grundgedanke, von welchem diese Überlegungen ausgegangen sind, und welcher in den Punkten 1 und 2 zum Ausdruck kommt, bestätigt von vornherein die Richtigkeit der Behauptung, daß es falsch ist, wenn der Konstrukteur zu einem sehr großen Deplacement greift, um über alle Schwierigkeiten hinwegzukommen. Selbst da ist dies fehlerhaft, wo man sich entschlossen hat, das Deplacement der Linienschiffe zur Zeit ins Ungeheuere zu steigern.

So viel Kraft und Geld darf in einem Nebenzweck nicht angelegt werden.

Wenn nach dem heutigen Stand der Technik die Linienschiffsqualität mit 11 000 Tonnen Deplacement als unterer Grenze beginnt, würde man dem Panzerkreuzer nicht mehr als 8000 bis 10 000 Tonnen Deplacement einräumen dürfen.

Es ist nun interessant, unter den wichtigeren Seemächten Umschau zu halten, um festzustellen, welche von ihnen diesen Bedingungen und Anforderungen am besten entsprechen.

In Tafel I*) sind einige Typen solcher jetzt im Bau befindlichen Panzerkreuzer gegeben, welche alle an Tonnengehalt die größten Linienschiffe der deutschen Flotte übertreffen. Während aber der englische und amerikanische Kreuzer gut armierte und geschützte Schiffe sind, die nach unseren Überlegungen nur einen zu großen Werteinsatz gegenüber ihrer Zweckbestimmung darstellen, trägt der französische Kreuzer trotz seiner Größe eine entschieden zu leichte Armierung, welche kaum dem unten näher besprochenen, fast halb so großen, argentinischen Kreuzer „Moreno“ überlegen ist.

Tafel II*) enthält eine Zusammenstellung von solchen Typen, die unseren Anforderungen in bezug auf das Deplacement besser entsprechen. Prüfen wir sie daher einmal näher.

Allgemeine Abmessungen und Leistungen.

Während der Geschwindigkeitsforderung fast bei allen genügt ist, fällt es auf, daß „Bayan“, mit „Friedrich Karl“ verglichen, trotz seiner nicht unerheblich geringeren

---

*) Die Tafeln sind nach den Angaben von Jane: „All the world's fighting ships 1903“ zusammengestellt.

Breite und größeren Länge bei dem bedeutend kleineren Deplacement auch 17 000 Pferdestärken braucht, um 21 Seemeilen zu erreichen. Man wird in dem Falle „Bayan“ wohl nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß die sehr bedeutend größere Länge eine größere Reibungsfläche im Wasser und daher größeren Widerstand bietet. Besonders auffallend sind ferner die Angaben der Geschwindigkeit und Maschinenleistung der „Iwate“, für welche eine Erklärung aus den bekannt gewordenen sonstigen Angaben über das Schiff nicht ohne weiteres gefunden werden kann. Sonst ist die Breite der einzelnen Schiffe ziemlich gleich bemessen, während die Länge bedeutend schwankt.

Panzer.

Bei der Panzerung des Schiffskörpers haben die Konstrukteure der uns vorliegenden Typen von Panzerkreuzern versucht, das vor allem durch die notwendige hohe Maschinenleistung stark beschränkte Gesamtpanzergewicht in verschiedenen, mehr oder minder glücklichen Kombinationen dem Schiff nutzbar zu machen. Wenn man sagen kann, daß hier bei der Mehrzahl unseren Anforderungen genügt ist, so kann man dies nur zugeben, wenn man ein Durchschlagen des Seitenpanzers für günstige Treffer in den Kauf nimmt und sich damit zufrieden gibt, daß das Panzerdeck jedenfalls die zu Bruch gegangene Granate abweist.

Selbst diese beschränkte Bedingung wird „Kent“ dagegen kaum erfüllen, denn ihr unteres Panzerdeck hinter dem Seitenpanzer, nur 50 mm stark, wird hierzu nicht genügen.

„O'Higgins“, allerdings ein älteres Schiff, welches nur einen nicht einmal vollen Gürtel trägt und sonst bis auf die Geschützaufzüge gänzlich ohne Schutz ist, erfüllt unsere Anforderungen jedenfalls nicht.

Für die Panzerung der Geschütze kann heute im allgemeinen der Grundsatz der kalibermäßigen Panzerung als richtig angesehen werden.

Bei den Panzerkreuzern sehen wir, daß hier jede Nation gespart hat und daß man sich auch für die schwere Artillerie, unseren oben aufgestellten Anforderungen entsprechend, mit dem Mittelkaliberpanzer begnügt hat.

Bei einem Teil der Schiffe ist man sogar stellenweise noch unter dieses Maß heruntergegangen, dies kann aber nur soweit als zuläßig erachtet werden, als man damit wohl rechnen kann, daß der gewölbte Teil der Geschützpanzerung an sich mehr Widerstand besitzt und somit in der Stärke auch geringer gehalten werden kann. „Kent“ und „Milwaukee“ schneiden aber auch hier fraglos am ungünstigsten ab.

Geschütze.

Bei der Armierung ist, wenn man von „Kent“ und „Milwaukee“ absieht, im allgemeinen unseren Anforderungen genügt. Die Art der Armierung dieser beiden Schiffstypen jedoch nimmt ihnen von vornherein einen unentbehrlichen Faktor der Offensivkraft.

Die Kohlenausrüstung

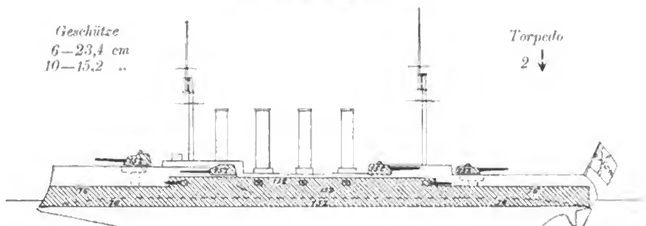
schließlich kann als ausreichend betrachtet werden. Bei „Moreno“, „Bayan“, „Iwate“ und „O'Higgins“ freilich scheint die untere Grenze mit einer Maximalfassung von 1100 bis 1300 Tonnen erreicht, wenn nicht überschritten zu sein.

Tafel I.

Black Prince

13500 t

L. 146,3 Br. 22,4 Tg. 8,4

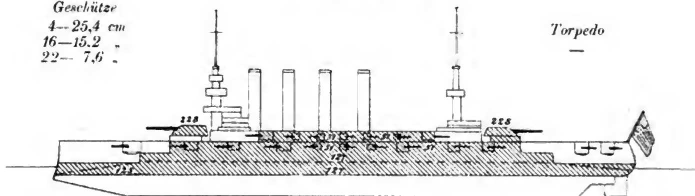


23500 H.P. 22 Knt. Kohlen normal 1000 t

Washington

14500 t

L. 153 Br. 22,2 Tg. 7,6

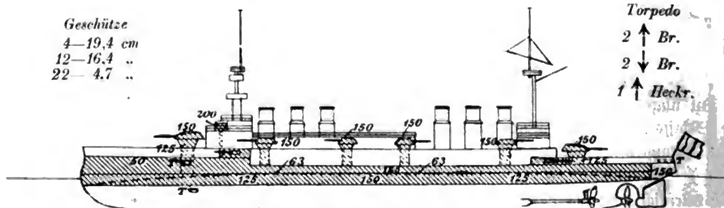


23000 H.P. 22 Knt. Kohlen normal 900 t
max. 2000 t

Ernest Renan

13644 t

L. 157 Br. 21,36 Tg. 8,18



36000 H.P. 23 Knt. Kohlen normal 1234 t
max. 2250 t

image
not
available



Zusammenfassung.

Unterzieht man nach diesen Betrachtungen das anliegende Skizzenblatt noch einmal einer vergleichenden Untersuchung, so stellt man unwillkürlich die beiden gleich großen Kreuzer „Iwate" und „Kent" einander gegenüber. Man sieht da, was auf der „Kent" alles der höheren Geschwindigkeit geopfert ist. Für die um 6000 Pferdestärken höhere Maschinenleistung muß „Kent" ihren Panzer bis auf ein unzulässiges Maß herabsetzen und auf die schweren Geschütze überhaupt ganz verzichten. „Milwaukee" kann auch bei diesem Vergleich nur auf die Seite von „Kent" gestellt werden. Es ist hiernach nicht zu verstehen, wie vor einiger Zeit eine Notiz im „Daily Graphic" behaupten konnte, die „County"-Klasse — zu der die „Kent" gehört — sei ein so vorzüglicher und fortgeschrittener Typus, daß er sogar imstande sei, die Linienschiffe der „Royal Sovereign"-Klasse mit Aussicht auf Erfolg ohne Zaudern anzugreifen. Nach den obigen Darlegungen möchten wir dieses doch stark bezweifeln, jedenfalls von dem Versuch abraten.

Auffallend gut erscheint dagegen das Deplacement bei dem in Italien von der bewährten Genueser Werft Ansaldo gebauten argentinischen Kreuzer „Moreno" ausgenutzt.

Schreiber dieser Zeilen hat ein Schwesterschiff von ihm seinerzeit in Genua gesehen und davon einen tiefen, unauslöschlichen Eindruck mitgenommen.

Freilich sind bei ihm die Elemente der Geschwindigkeit und des Aktionsradius zugunsten der Kampfkraft ein wenig knapp bemessen. Wenn es aber gelingt, durch eine Deplacementserhöhung um 1200 Tonnen dem Schiff 400 Tonnen Kohlenfassungsvermögen mehr und 21 Knoten Geschwindigkeit zu geben — und das kann nach den Erfahrungen der Franzosen mit „Ernest Renan" wohl kaum zweifelhaft erscheinen — so würde der so verbesserte „Moreno"-Typ das Bild eines kräftigen wehrhaften, gut gepanzerten und seefähigen Kreuzers abgeben. Man kann wohl ruhig zugeben, daß eine Kreuzerlinie, welche sich auf eine Reihe von verbesserten „Morenos" stützt, von Angriffen der übrigen dargestellten Kreuzer nichts zu fürchten haben wird.

Der Typ „Moreno" hat entschieden auch als Vorbild für die beiden neuesten Linienschiffe „Constitucion" und „Libertad" — für Chile im Bau — gedient, welche England soeben angekauft hat. Sie haben genau das Deplacement der „Wittelsbach", tragen aber eine schwerere Armierung, nämlich vier 25,4 cm von 45 Kaliberlänge und vierzehn 19 cm von 50 Kaliberlänge, und einen — ausschl. des Wasserlinienpanzers — viel stärkeren Schutz — durchgehend 178 mm Seitenpanzer.

Da zur Zeit ihrer Inbaugabe Chile sich noch zum Kriege mit Argentinien rüstete, wird man wohl kaum fehlgehen, wenn man in ihnen die mutmaßlichen Gegner von „Moreno" erblickt.

Nach den vorstehenden Ausführungen erscheint es empfehlenswert, sich für die Konstruktion von Panzerkreuzern den „Moreno" soviel als möglich zum Muster zu nehmen.

L.



Die Entwickelung der russischen Seehandelsflotte in der Neuzeit.

Von Generalmajor a. D. v. Zepelin.

(Schluß.)

Für den Ausbau der Häfen ist in den letzten Jahrzehnten manches geschehen. In Ostasien sind die Häfen von Wladiwostok, Dalnij und Port Arthur neu entstanden und mit Aufwendung von sehr großen Mitteln zu hervorragenden Stützpunkten für die Kriegs- und die Handelsflotte gemacht worden. An der Murmanküste, jener in Schnee und Eis während langer Monate begrabenen nördlichsten Küste des europäischen Rußlands, wurde Alexandrowsk gegründet. Libau, Reval, Windau an der Ostsee, Noworossijsk, Nikolajew und andere Häfen am Schwarzen Meere wurden ausgebaut, — der Hafen von Batum entstand aus einem türkischen Ankerplatz. Petersburg wurde durch den „Seekanal" den großen Dampfern zugänglich, der Hafen selbst wie auch der von Kronstadt verbessert. Ein großartiger Entwurf zum Ausbau und zur Erweiterung der Handelshäfen ist, wie die russische Presse meldet, während wir diese Zeilen schreiben, soeben von der Hauptverwaltung für die Seehandelsschiffahrt und die Häfen ausgearbeitet worden. Zur Ausführuug desselben wird eine Summe von 150 Millionen Rubeln gefordert, die auf 7 Jahre verteilt werden sollen.*)

Docks, Werften und Schiffsbauanstalten, Fabriken von Materialien usw. sind neu errichtet und die vorhandenen so erweitert und verbessert worden, daß Rußland im eigenen Lande jetzt die größten Kriegsschiffe baut. Selbst in Ostasien sind die Häfen von Wladiwostok und Port Arthur mit allen Einrichtungen zur Ausbesserung und Versorgung der Flotte ausgestattet worden.

---

*) Das letzte Heft der von der „Verwaltung der Wasser- und Chausseeverbindungen und der Handelshäfen" bisher herausgegebenen „Materialien zur Beschreibung der russischen Handelshäfen und der Geschichte ihrer Erbauung" (Матеріалы для описанія русскихъ коммерчекихъ портовъ и исторіи ихъ сооруженія) enthält eine gedrängte geschichtliche Übersicht, aus welcher die bisherige Tätigkeit dieser Behörde auf dem Gebiete des Hafenbaus geschildert und somit ein Urteil über die Entwickelung der russischen Häfen in der letzten Zeit ermöglicht wurde. Es ergibt sich aus dieser geschichtlichen Skizze, daß in den letzten 18 Jahren der Hafenbau viel mehr gefördert wurde, wie in der vorhergehenden Zeit. Namentlich wurde sehr viel Sorgfalt und große Mühe auf den Aus- und Neubau von Häfen am Schwarzen Meere verwandt.

Man hat nicht allein das Hafengebiet der Häfen vergrößert, sondern auch Bagger- und Schöpfarbeiten ausgeführt, Zufuhrwege und Bahnen sowie Einrichtungen aller Art zum Be- und Entladen der Schiffe geschaffen.

Es wurden in den letzten 18 Jahren nicht weniger als 91 084 648 Rubel zum Aus- oder Neubau von Häfen verwendet, und zwar nur der des europäischen Rußlands und des Kaukasus.

Die größten Mittel wurden auf den Handelshafen von Libau, der bekanntlich unseren östlichen Ostseehäfen eine so große, empfindliche Konkurrenz macht, verwandt: 11 156 549 Rubel, die bescheidensten erforderte das kleine Anapa an der kaukasischen Küste des Schwarzen Meeres. — Noch in der neuesten Zeit hat Großfürst Alexander Michailowitsch die Häfen einer eingehenden Besichtigung mit Rücksicht auf notwendige Erweiterungs- und Besserungsarbeiten unterworfen.

Freilich hat man mit der Erbauung von Dampfschiffen größerer Tonnenzahl erst vor wenigen Jahren begonnen.*)

Nach dem von der „Hauptverwaltung der Seehandelsschiffahrt und Häfen", Sektion für Seehandelsschiffahrt, im Jahre 1902 veröffentlichten statistischen Werk über den Bestand der russischen Seehandelsflotte am 1./14. Januar 1902 waren z. B. im eigentlichen Rußland außer dem Großfürstentum Finnland von den vorhandenen Dampfern nur 146 in Rußland im engeren Sinne, 50 in Finnland und die übrigen im Auslande erbaut.

Es sind also bisher 75,4 Prozent aller Dampfschiffe der Zahl nach und 84,4 Prozent dem Tonnengehalte nach im Auslande erbaut worden.

In den letzten Jahren hat sich die Zahl der in Rußland erbauten Dampfer etwas vergrößert.

So waren z. B. im Kaspischen Meere von dreizehn neuen Dampfern im Jahre 1899 nur sieben auf ausländischen Werften, im Jahre 1900 sogar die vier zu dem bisherigen Schiffsbestand hinzugetretenen Dampfer sämtlich im Inlande erbaut.

Bezeichnend für das Anwachsen der Dampferflotte ist es, daß 40 Prozent aller heute vorhandenen Dampfer in den letzten Jahren von Stapel gelassen wurden.

Mit welchem Eifer man den Bau der Schiffe auch im Inlande nicht nur von seiten der Regierung, sondern auch seitens privater Kreise zu fördern sucht, beweisen u. a. die zum Teil exzentrischen Vorschläge, die A. M. Tokarewskij im Jahre 1901 in der „Kaiserlich russischen Gesellschaft für Schiffahrt" machte. Tokarewskij verlangte, daß die Regierung eine Flotte von 500 Handelsdampfern im Laufe von 20 Jahren erbauen sollte. Die Kosten jedes Dampfers würden sich auf etwa 350 000 Rubel stellen, die zur Förderung des Schiffbaues im Laufe von 20 Jahren vom Staate zu zahlenden Prämien auf 19 770 000 Rubel.

Da aber die Kapitalisten in Rußland nicht gewöhnt sind, ihr Geld für Schiffbauten und ähnliche Unternehmungen nur zu 4 Prozent herzugeben, mit welcher Verzinsung z. B. die englischen Reeder ihr Geld anlegen sollen, so sollte die Regierung, um das Frachtgeld auf gleicher Höhe zu halten, noch etwa 6 Prozent hinzuzahlen, damit die gewöhnlichen 10 Prozent herauskommen, die man bei Hergabe seines Geldes für Handelsunternehmungen in Rußland zu verdienen gewohnt ist.

Wir sehen in diesen Vorschlägen aber auch den Krebsschaden des russischen Seehandels, den Mangel an Vertrauen auf die eigene Kraft, die eigene nachhaltige Tätigkeit und Arbeit. Unternehmungsgeist und stetige Anstrengung in einer bestimmten Richtung zeichnet den Russen im allgemeinen nicht aus; daher stets der Ruf nach „Staatshilfe" und die Mißgunst gegen den fleißigen Konkurrenten, den Deutschen.

*) Man hatte nämlich früher den Ankauf und den Bau moderner eiserner Schiffe im Auslande dadurch zu erleichtern gesucht, daß man u. a. bis zum 1. Juli 1908 den Zoll auf eiserne Schiffe aufhob, die zur Befahrung der „äußeren Meere" bestimmt waren. Bald aber begannen gewisse Kreise auch in dieser Beziehung Prohibitivmaßregeln zu fordern.

Der Großfürstliche Chef der „Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen" hat wiederholt zu solchen Maßregeln die Anregung gegeben.

An den Vorschlag zur staatlichen Unterstützung schließt nun Herr Tokarewskij eine Reihe anderer, wie: Aufhebung des Einfuhrzolles auf Schiffsteile und Maschinen, Anpassung der Frist, für welche Pässe für Matrosen ausgefertigt werden, mit den Navigationsperioden, praktische Lehrkurse für Schiffahrttreibende, Befreiung der Schiffahrttreibenden von der allgemeinen Wehrpflicht, Gründung von Emerital- (Invaliden-) Klassen für dieselben, Befreiung der Schiffahrttreibenden von den Steuern, Unterstützung des Schiffbaues durch Prämien, Gründung von Schiffsmaschinistenschulen, die den Marineingenieuren zu gewährende Erlaubnis, in den Privatdienst zu treten, Aussetzen von Prämien für Schiffe, welche zu dem niedrigsten Frachtsatze die ihnen übergebene Fracht befördert haben und russischen Untertanen gehören, Zahlung von Prämien, welche schnelle Fahrt anstreben und zu Postzwecken geeignet sind usw.

Ein sehr wesentlicher Grund für die Erschwerung des Verkehrs mit und in russischen Häfen, über welchen besonders die ausländischen Reeder Klage führten, war und ist zum Teil noch heute das sehr komplizierte und in manchen Punkten ungerechte System der Hafenabgaben. Ein großer Teil dieser Abgaben war veraltet und hatte mit der Schiffahrt so gut wie gar nichts zu tun. Sie wurden von den Reedern um so mehr empfunden, als sie immer mehr oder weniger willkürlichen Charakter trugen und ganz systemlos erhoben wurden. Als Beispiel sei die in mehreren Ostseehäfen bestehende sogenannte „Kochhausabgabe“ erwähnt, die das ehrwürdige Alter von nahezu zwei Jahrhunderten besitzt und nach wie vor zur Erhebung gelangt, obwohl sie längst keine Berechtigung mehr hat. Ihr Ursprung datiert aus der Zeit der hölzernen Segelschiffe, auf denen die Zubereitung des Essens der Mannschaften mit einer gewissen Feuersgefahr für die Schiffe selbst, und wenn sie im Hafen lagen, für die Speicheranlagen usw. verknüpft war; die Schiffer wurden deshalb genötigt, in den „Kochhäusern“, die ihnen von den Hafenverwaltungen zu diesem Zweck zur Verfügung gestellt wurden, zu kochen, wofür sie aber eine besondere Abgabe entrichten mußten. Seit jener Zeit haben Eisen und Stahl das Holz als Baumaterial der Schiffe ersetzt, und es fällt keinem Schiffsführer mehr ein, in den städtischen Kochhäusern abkochen zu lassen, aber mit rührender Pietät wurde die Kochhausabgabe nach wie vor beibehalten.

Je mehr der Verkehr in den russischen Häfen zunahm, je eifriger die Regierung des Zarenreiches bemüht war, einen Aufschwung ihrer Handelsflotte herbeizuführen, um so dringender erwies sich die Notwendigkeit einer Neuordnung der Hafenabgaben.

Das Ergebnis langjähriger Beratungen war das am 1. Januar 1902 in Kraft getretene Gesetz, durch welches die verschiedenen Bestimmungen über die Erhebung von Abgaben in den einzelnen Häfen vereinheitlicht wurden.

Das neue Gesetz kennt im wesentlichen zwei Arten von Abgaben: die Schiffssteuer und die Pudsteuer. Erstere wird von jeder Tonne Laderaum auf Grund der Meßbriefe*) erhoben, und zwar 10 Kopeken für jede Tonne. Für Schiffe von

*) Am 1. Januar 1901 ist in Rußland ein neues Schiffsvermessungsreglement in Kraft getreten. Es ist dann, was für die deutschen Schiffahrt treibenden Kreise von Interesse sein dürfte, zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland ein Abkommen geschlossen, wonach in

solchen ausländischen Staaten, die mit Rußland keine Handels- und Schiffahrtsverträge abgeschlossen haben, müssen für die Tonne Laderaum 2 Rubel gezahlt werden, eventuell noch mehr, wenn diese Staaten die russischen Schiffe noch höher belasten sollten. Hier ist also eine Kampfsteuer ernstester Art geschaffen worden. — Die russische Küstenschiffahrt ist, um sie zu heben, auch hier sehr günstig gestellt worden, indem sie die Schiffssteuer nicht, wie fremde Schiffe beim Anlaufen jedes Hafens, sondern nur einmal in der Navigationsperiode zu entrichten hat. Regierungsfahrzeuge, Schiffe der kleinen Küstenschiffahrt, Lustjachten usw., sowie die Fischereifahrzeuge des Gouvernements Archangel sind von Abgaben befreit. — Die Pudsteuer wird von den auf den Schiffen transportierten Gütern erhoben, und zwar so, daß von den aus dem Auslande eingehenden oder dorthin auszuführenden Gütern, je nach der Bedeutung derselben für Rußland $^1/_4$, $^1/_2$ bis 1 Kopeke für das Pud (1 Pud = 16,38 kg) erhoben wird. Auch hier ist die russische Küstenschiffahrt berücksichtigt, da sie nur ein Drittel der Sätze zu entrichten hat.

Die aus den Hafenabgaben eingehenden Summen werden zum größten Teil (drei Fünftel) für die Verbesserung und den Ausbau der Handelshäfen verwandt. Eine Reihe von neuen Gesetzentwürfen sind, wenn man den Nachrichten der amtlichen Presse trauen darf, seitens der Hauptverwaltung für die Handelsschiffahrt und die Häfen ausgearbeitet und werden, wenn diese Zeilen in den Druck gehen, vielleicht schon der Beratung des Reichsrats vorliegen. Zu ihnen gehört:

1. Ein Gesetzentwurf über die Gestellung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken.

Die Hauptbestimmungen desselben sind folgende: Es werden, im Falle die Verhältnisse des Krieges dies erfordern sollten, sowohl die russischen Reedereien, sei es der See- oder Binnenschiffahrt, gehörenden Dampfer, Segelschiffe und andere Fahrzeuge mit ihrem ganzen Inventar wie auch die Landungseinrichtungen und andere schwimmende Bauten und Ein- und Ausladevorrichtungen herangezogen. Die betreffenden Hafenbehörden haben den ursprünglichen Wert der Segelschiffe für die spätere Entschädigung der Reeder festzustellen. Flußschiffe werden in den Verkehrsbezirken unter Beteiligung von Vertretern des Militär- und Finanzressorts und der Reichskontrolle sowie des Besitzers oder dessen Bevollmächtigten abgeschätzt. Die endgültige Entscheidung über die Taxation hat der dirigierende Senat.

2. Neue Bestimmungen über das Recht, die russische Flagge zu führen.

Nach denselben sollen in Zukunft nur solche Fahrzeuge die russische Flagge führen dürfen, deren Besitzer (Einzelbesitzer, gemeinschaftliche Besitzer, Genossenschaften) ausschließlich russische Untertanen sind. Falls ein Schiff einer Aktiengesellschaft

---

russischen Häfen, mit Ausnahme derer Finnlands, sämtliche nationalen Meßbriefe deutscher Schiffe ohne Nachmessung anerkannt werden. Deutsche Schiffe, welche einen Meßbrief aus der Zeit von 1889 bis 1895 besitzen, können beanspruchen, daß für die Bemessung der Schiffsabgaben der Nettoraumgehalt nach dem russischen Schiffsvermessungsverfahren festgesetzt wird. In finnländischen Häfen werden die deutschen Meßbriefe anerkannt mit der Maßgabe, daß die Abzüge für die Mannschaftsräume usw. nach dem finnländischen Reglement ohne Nachmessung der Räume berechnet werden.

gehört, so kann es nur dann die russische Flagge führen, wenn die Verwaltung der Gesellschaft sich in Rußland befindet und der Mehrzahl nach aus russischen Untertanen besteht.

Ausländische Untertanen können einen Anteil am Besitze eines unter russischer Flagge fahrenden Schiffes nur durch Erbschaft erwerben. Doch müssen sie dies Recht innerhalb von 2 Jahren nach Eintritt des Erbfalles auf einen russischen Untertanen übertragen.

Auf Schiffe, welche sich schon im teilweisen Besitze von Ausländern befinden, haben diese Bestimmungen keine rückwirkende Kraft. Sie treten jedoch auch bei solchen Schiffen in Kraft, sobald ein neuer Mitbesitzer ausländischer Untertanenschaft hinzutritt.

Es ist diese Maßregel in gewissem Sinne ein Gegenstück zu der schon längere Zeit bestehenden Bestimmung, welche Ausländern verbietet, Grundbesitz zu erwerben. Sie kann freilich zu einer sehr zweischneidigen werden, wenn die ausländischen Kapitalien sich aus der Handelsflotte Rußlands zurückziehen. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß diese Bestimmungen auf sehr großen Widerstand in kaufmännischen Kreisen stoßen werden, wie es mit anderen ähnlichen Maßregeln der Fall gewesen ist.

So wurde in der letzten Sitzung der „Kaiserlichen Gesellschaft für Schiffahrt“ die Frage der Bemannung der Handelsflotte lebhaft erörtert. Wir haben bereits früher erwähnt, daß die Regierung bestrebt sei, fremde Matrosen aus der russischen Handelsflotte auszuschließen, und darauf aufmerksam gemacht, daß das Reich in seiner kernrussischen Bevölkerung verhältnismäßig wenig seemännisches Material besäße. Die Verhandlungen der Gesellschaft boten in den Ausführungen des Herrn N. S. Gawrilow eine sehr interessante Beleuchtung der russischen Verhältnisse. Nach dem Referat in der „St. Petersburger Zeitung“ begründete Herr N. S. Gawrilow seinen Antrag, zur Hebung des Matrosenpersonals der Handelsmarine eine Matrosenschule zu schaffen, etwa mit folgenden Ausführungen: Für die anzustrebende Entwickelung der Handelsflotte sei es von großer Bedeutung, über ein gewisses Kontingent brauchbarer Matrosen verfügen zu können. Jetzt komme es zuweilen vor, daß Kauffahrteischiffe in ihren Fahrten innehalten müßten, weil in den Hafenstädten, z. B. des Schwarzen Meeres, keine Mannschaften aufzutreiben wären, da dieselben zur Zeit der Feldarbeiten in die Heimat gegangen seien. Die Mannschaften der Handelsflotte könne man in drei Gruppen einteilen. Zur ersten wären die Bewohner der Hafenstädte zu rechnen, die wohl sehr brauchbare Matrosen abgeben, aber sich sehr nachlässig in der Erfüllung ihrer Kontrakte zu verhalten pflegen. Die zweite Gruppe bildeten die Bewohner des nicht an der Küste gelegenen flachen Landes. Sie hätten zwar guten Willen für jede Arbeit, aber sehr wenig Verständnis für den eigentlichen Dienst zur See. Die dritte Gruppe endlich bestände aus den früheren Matrosen der Kriegsmarine. Diese erwiesen sich aber für die Verwendung auf den Schiffen der Handelsflotte, mit Ausnahme der Spezialisten, wenig geeignet (?). — Um bei solchen Verhältnissen dem Mangel an geeignetem Ersatz abzuhelfen, schlug Gawrilow vor, die Bewohner der großen Binnenseen des Nordwestgebiets, die von Jugend auf als Schiffer und Fischer mit dem Wasser vertraut seien, zur Ausbildung als Matrosen ins Auge zu fassen.

Die Verhandlungen dieser Gesellschaft boten auch noch interessantes Material zur Beurteilung der Verhältnisse der russischen Handelsflotte.

So erklärte der Vorsitzende jener Versammlung ganz offen, daß die Fahrten russischer Schiffe bis jetzt nicht genügende Erträge gewährten, sogar oft verlustbringend seien. Man müsse daher die Handelsschiffahrt durch Prämien (Subsidien) unterstützen, die für jede Fahrt nach der Zahl der zurückgelegten Seemeilen zu verleihen seien, und zwar sollten diese Navigationsprämien nicht nur für Fahrten zwischen russischen Häfen, sondern auch für solche zwischen ausländischen Häfen erteilt werden. Um den russischen Schiffbau zu ermuntern, sollten diese Prämien für im Auslande gebaute Schiffe nur in halber Höhe derjenigen verliehen werden, welche für in Rußland gebaute gegeben werden usw.

3. Um die Anregung zu größerer Beteiligung an den Prüfungen zum Kapitän und Steuermann der Handelsmarine zu geben, hat man vorgeschlagen, ein Gesetz zu erlassen, wonach denjenigen Seeleuten, welche das Diplom als Kapitän oder Steuermann erwerben, falls sie den steuerpflichtigen Ständen angehören, die Rechte des persönlichen Ehrenbürgers verliehen werden sollen. Nach 10jähriger Fahrt in diesen Stellungen sollen sie in den erblichen Ehrenbürgerstand erhoben werden.

Die Krönung des Gebäudes der Bestrebungen und Einrichtungen zugunsten der Hebung der russischen Handelsflotte dürfte die oben erwähnte Schaffung der „Hauptverwaltung für die Handelsschiffahrt und die Häfen" sein.

Aus den vor kurzem vom Kaiser bestätigten Statuten erwähnen wir hier nur folgendes und behalten uns vor, gewünschtenfalls an anderer Stelle eingehender darauf zurückzukommen.

Als Aufgabe dieser wichtigen Behörde wird „die Sorge für die Handelsschiffahrt und die Seehäfen, und zwar sowohl aus dem Gesichtspunkte der Bedürfnisse und des Nutzens des Handels und der Industrie wie auch in technischer Hinsicht" hingestellt. Daher gehört nach dem Statut zum Ressort der Hauptverwaltung: 1. Die Sorge für die Ausbreitung und Verbesserung der russischen Handelsseeschiffahrt und des Schiffbaues sowie der Seehäfen; 2. die Verwaltung der aus der Staatskasse zur Beförderung der Schiffahrts- und Schiffbauindustrie und für den Bau und Ausbau der Häfen bewilligten Mittel; 3. die Verwaltung der Hafenabgaben; 4. der Hafenbau im weitesten Sinne; 5. die technische Beaufsichtigung der Küsten, Flußmündungen usw., soweit an ihnen Häfen usw. liegen und sie der Hauptverwaltung zur Überwachung überwiesen wurden; 6. die Herstellung von regelmäßigen Dampfschiffsverbindungen und die Überweisung der Verwendung der für die den Gesellschaften auferlegten Verpflichtungen bewilligten Mittel; 7. die Oberleitung der Schiffahrtsschulen; 8. die Mitwirkung zur Verbesserung der Lebenshaltung der Seeleute; 9. die Mitwirkung bei der Bestätigung von Statuten von Aktiengesellschaften, die sich Aufgaben stellen, die in irgend einer Beziehung zum Seehandel, der Schiffahrt und den Häfen stehen; 10. die Angelegenheiten der Schiffbauunternehmungen, der privaten und der Staatswerften, auf denen Handelsschiffe erbaut und ausgebessert werden.

Die Hauptverwaltung für Seehandelsschiffahrt und Häfen besteht außer ihrem Chef, jetzt dem Admiral Abasa, und den Gehilfen (Towarischtsch), aus dem Rat

(Ssawjet) des Chefs, dem Rat für die Handelsschiffahrt, dem technischen Rat, dem Komitee für Hafenangelegenheiten, der Sektion für Seeschiffahrt, der Sektion für Handelshäfen und der Kanzlei des Chefs.

Endlich stehen noch dem Chef für die Ausführung seiner Anordnungen Inspektoren der Handelsschiffahrt und Häfen sowie Beamte zu besonderen Aufträgen zur Verfügung.

Der an die Spitze dieser wichtigen Einrichtung gestellte Großfürst Alexander Michailowitsch hat, wie wir in der Geschichte der neuesten Entwickelung der russischen Seehandelsschiffahrt mehrfach bemerkten, bereits Beweise einschneidender Tätigkeit gegeben. Es wird von der Initiative der Privatreedereien abhängen, ob dieselbe von dem gehofften Erfolge begleitet sein wird. Die russische Regierung hat jedenfalls die Bahn der ernstgemeinten Reformen auf dem Gebiete der Seehandelsschiffahrt beschritten.

Es erübrigt uns noch, ein Bild zu geben, wie sich zahlenmäßig das Anwachsen des Seehandels, des Schiffsverkehrs und der Handelsflotte des Zarenreiches in dieser letzten Periode stellt.

Wir geben zunächst ein Überblick über:

Die Ausfuhr zur See in dem Jahrzehnt 1892 bis 1902.

1. Über die europäischen Grenzen.

Jahr:	A. Seehandel:					B. Gesamthandel über die Land- und Wassergrenzen:	
	Weißes Meer:	Ostsee:	Schwarzes Meer:	Asowsches Meer:	Auf der Ostsee einschl. Finnland:	Ins Ausland:	Nach Finnland:
	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel
1901	16 747 858	232 301 804	136 549 920	70 722 470	12 511 310	761 582 501	38 698 934
1900	15 220 028	221 368 024	97 637 609	79 534 591	15 492 971	716 417 945	41 034 103
1899	11 127 000	170 086 406	106 474 113	79 231 681	14 855 603	626 982 891	35 115 529
1898	10 024 389	198 518 472	169 487 153	88 200 537	10 513 779	732 672 608	33 264 142
1897	9 696 032	197 559 898	183 616 526	84 289 453	11 788 016	726 623 590	30 431 660
1896	9 805 385	182 654 620	159 513 401	77 679 445	7 750 114	688 572 236	17 655 091
1895	8 632 150	168 463 866	163 325 926	86 742 292	7 099 348	689 082 236	15 514 073
1894	6 430 809	150 417 819	200 387 271	72 570 725	7 352 669	668 752 915	18 527 848
1893	6 158 523	136 587 503	139 154 231	77 074 828	10 236 502	599 210 548	21 048 505
1892	6 794 905	115 432 386	73 014 722	54 654 691	7 684 222	475 580 328	16 396 288

2. Über die asiatischen Wassergrenzen.

Jahr:	Schwarzes Meer:	Kaukasus-Kaspisches Meer:	Persien:	Über Astrachan:
	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel
1901	83 488 377	12 558 822	1 598 547	683 513
1900	78 949 093	11 871 610	1 570 839	1 114 984
1899	55 770 959	11 061 272	1 718 598	940 299
1898	46 639 768	9 764 756	1 247 017	891 461
1897	41 049 189	9 691 123	1 145 476	865 903
1896	56 048 085	8 899 473	1 198 713	568 548
1895	58 782 282	8 896 785	344 875	1 216 879
1894	52 730 840	9 351 695	254 136	1 252 994
1893	55 723 347	8 066 492	111 802	1 824 319
1892	50 353 648	7 220 659	97 396	2 114 739

Zahl der Schiffe der überseeischen Schiffahrt, welche in den Jahren 1888 und 1898 in den russischen Häfen verkehrten.

A. Unter russischer Flagge.

im Jahre	Es gingen ein: Segler Zahl	Segler Gehalt in 1000 t	Dampfer Zahl	Dampfer Gehalt in 1000 t	Im ganzen Zahl	Im ganzen Gehalt in 1000 t	Es gingen aus: Segler Zahl	Segler Gehalt in 1000 t	Dampfer Zahl	Dampfer Gehalt in 1000 t	Im ganzen Zahl	Im ganzen Gehalt in 1000 t	Mittlerer Tonnengehalt Segler	Mittlerer Tonnengehalt Dampfer
1888	890	147	693	454	1 583	601	875	148	569	406	1 444	554	167	681
1898	771	124	803	767	1 574	891	739	117	763	786	1 502	903	159	991

B. Unter fremder Flagge.

1888	3586	762	8234	6608	11 820	7370	3573	759	8238	6602	11 811	7361	212	802
1898	1507	280	7840	7577	9 347	7857	1509	277	7785	7543	9 294	7820	184	967

Der Anteil der einzelnen Flaggen, einschließlich der Rußlands, an der Seehandelsschiffahrt zu verschiedenen Zeiten dieser Periode ergibt sich aus der nachstehenden tabellarischen Übersicht:

Flagge	Zahl der Schiffe		Gesamt-Tonnengehalt derselben in 1000 Tonnen		Prozentsatz des Anteils der einzelnen Flaggen nach Zahl		Tonnen		Stelle der Flagge im Seehandel mit Rußland und zwar nach Tonnen		Zahl	
	1888	1898	1888	1898	1888	1898	1888	1898	1888	1898	1888	1898
					etwa*)		etwa*)					
Rußland	1 583	1 574	600	891	11,8	14,1	7,5	10,2	4	2	3	2
England	4 596	3 263	4441	3919	34,3	29,8	55,7	44,8	1	1	1	1
Deutschland	1 710	1 399	771	846	12,0	12,8	9,7	9,7	3	3	2	3
Dänemark	1 050	1 212	439	786	7,8	11,1	5,15	9,0	5	5	5	4
Schweden-Norwegen	1 739	1 285	575	639	13,0	11,8	7,2	7,3	2	4	4	5
Griechenland	925	561	324	417	6,9	5,1	4,1	4,7	6	7	6	6
Italien	301	304	197	360	2,2	2,8	2,5	4,1	9	8	8	7
Österreich-Ungarn	308	258	249	331	2,3	2,4	3,1	3,8	8	9	7	8
Frankreich	141	236	179	300	1,1	2,2	2,2	3,4	11	10	9	9
Holland	185	131	81	102	1,4	1,2	1,0	1,2	10	11	10	10
Türkei	808	615	62	55	6,0	5,6	0,8	0,6	7	6	11	11
Übrige Flaggen	57	83	53	102	0,4	0,8	0,7	1,2	—	—	—	—
Zusammen	13 403	10 921	7971	8748	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Die Bruchzahlen der Hunderter sind in dem Prozentsatz fortgelassen.

Die heutigen Verhältnisse der russischen Seehandelsflotte

schildern wir auf Grund der vor kurzem erschienenen trefflichen Veröffentlichung der Hauptverwaltung für die Seehandelsschiffahrt und die Häfen (Abteilung für Seehandelsschiffahrt): „Die russische Handelsflotte. Verzeichnis der Schiffe am 1./14. Januar 1902." „Русскій Торговой флотъ. Списокъ Судовъ къ 1./14. Января 1902. Главное управленіе торговаго мореплаванія и портовъ. Отдѣлъ торговаго мореплаванія.")

Wir finden in dieser auf Grund der zuverlässigsten amtlichen Daten durchgeführten, auf Befehl des Großfürsten Alexander Michailowitsch verfaßten Darstellung eine so sorgfältige, allseitige Schilderung des Zustandes der russischen Seehandelsflotte und der bei ihrer Beurteilung in Betracht kommenden Verhältnisse, wie sie in der russischen Literatur unseres Wissens noch nicht vorhanden war.

Wir ergänzen diese Darstellung durch die der Verhältnisse der Seehandelsschiffahrt des Großfürstentums Finnland, welches Land wie eigene Zollgrenzen so auch eine eigene Handelsstatistik besitzt. Ihr lag zu Grunde der „Bidrag till Finlands officiela Statistik. I. Handel och Sjöfart. 20. Finlands Handel och Sjöfart 1900. Helsingfors 1901." (Deutsch: „Beitrag zur amtlichen Statistik Finnlands. I. Handel und Seefahrt. 20. Finnlands Handel und Seefahrt 1900. Helsingfors 1901.)

Das Russische Reich in Europa und in Asien mit Ausschluß Finnlands besaß an in den Häfen eingeschriebenen Schiffen am 1./14. Januar 1902:

Meer	Dampfschiffe		Segelschiffe		Gesamtzahl aller Schiffe	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Weißes Meer	43	7 721,47	419	24 074,06	462	31 795,53
Ostsee	151	58 341,92	787	97 203,70	938	155 545,62
Schwarzes Meer mit Asowschem Meer	333	193 944,49	628	40 825,69	961	234 770,18
Stiller Ozean	20	11 376,81	7	942,36	27	12 319,17
Kaspisches Meer	263	120 312,50	537	109 465,17	800	220 777,62
Seeschiffe in allen Meeren	810	391 697,19	2,378	272 510,98	3,188	664 208,17

Zu diesen statistischen Zahlen sei erläuternd bemerkt: Die Dampfschiffe übertreffen dem Tonnengehalte nach die Segelschiffe (58,9 Prozent zu 41,1 Prozent des Gesamttonnengehalts der eingetragenen Seeschiffe Rußlands). Der Zahl nach übertreffen aber die Segelschiffe die Dampfer um das Dreifache. In den einzelnen Meeren stellen sich diese Verhältnisse sehr verschieden. Das sehr große Übergewicht der Dampferflotte im Schwarzen Meere (mit dem Asowschen) erklärt sich durch den Umstand, daß dort in den Häfen die Dampfer der größten Schiffahrtsgesellschaften Rußlands eingeschrieben sind, wie die der „Русское Общество Пароходства и Торговля" und der „Добровольный флотъ".

Im Kaspischen Meere, obwohl dieses ein „Binnenmeer" ist, erklärt sich das Übergewicht durch die zahlreichen Dampfer, welche den Naphtha- und Petroleumverkehr

der kaukasischen Regionen des Erdöls unterhalten sowie durch die, welche die bisher noch nicht durch den Schienenweg der Taschkent-Orenburger Eisenbahn vermittelte Verbindung mit Mittelasien herstellen.

Erwähnung verdient der Umstand, daß im Laufe des Jahres 1901 die russische Seehandelsflotte nach den vorliegenden Berichten eine für die Verhältnisse der Reederei dieses Reiches nicht unbedeutende Verstärkung erfahren hat. Es wurde nämlich im Jahre 1901 die für die bisherige Stärke der russischen Handelsflotte nicht unbedeutende Zahl von 66 Dampfschiffen mit zusammen 41 234,35 Tonnen und 189 Segelschiffen mit zusammen 58 754,90 Tonnen in den Häfen Rußlands angemeldet, von denen an Dampfern und Segelschiffen 5 bezw. 22 auf das weiße Meer, 31 bezw. 99 auf die Ostsee, 24 bezw. 29 auf das Schwarze mit dem Asowschen Meer, 4 bezw. 39 auf das Kaspische Meer und 2 Dampfer auf den Stillen Ozean kamen.

Was nun die Dampferflotte Rußlands betrifft, so wurde der Wert derselben am 1./14. Januar 1902 auf 111 557 619 Rubel geschätzt. Allen Meeren voran standen auch hier das Schwarze und Asowsche Meer mit 54 262 099 Rubel; dann folgte das Kaspische Meer mit 39 158 929 Rubel. Die Ostsee mit 12 455 191 Rubel stand weit zurück, wobei aber auch hier betont werden muß, daß die dem Großfürstentum Finnland angehörende, sehr bedeutende Dampferflotte in diese Zahl nicht eingeschlossen ist.

Was nun die Größe der Dampfer betrifft, so besaß Rußland bis zum Jahre 1899 nur auf dem Schwarzen Meere Dampfer über 2000 Tonnen. In den letzten Jahren sind solche auf der Ostsee hinzugekommen.

Die Gruppe von 1000 bis 2000 Tonnen ist mit 63 Dampfern vertreten (Schwarzes Meer 31, Kaspisches Meer 16, Ostsee 14, Stiller Ozean 2).

Die Dampfer unter 400 Tonnen bilden im Weißen Meer 79 Prozent, in der Ostsee 70,8 Prozent, im Schwarzen und dem Asowschen Meer 60,7 Prozent, im Kaspischen Meer 47,1 Prozent, im Stillen Ozean 40 Prozent der Dampfschiffsflotte dieser Meere.

Ihrer Bestimmung nach waren, soweit diese bekannt, 244 Dampfer Eisbrecher, Bugsier- oder zum Hafendienst bestimmte Dampfer, 137 zur Aufnahme von Flüssigkeiten (Petroleum) bestimmt, davon allein 127 auf dem Kaspischen Meer, 172 waren reine Frachtdampfer, 196 Fracht- und Passagierdampfer, 59 Post- und Passagierdampfer usw.

40 Prozent aller Dampfer sind neuer Konstruktion und in den letzten 10 Jahren von Stapel gelassen, 267 Dampfer sind länger als 20 Jahre im Gebrauch.

Schraubendampfer waren am 1./14. Januar 1902 78,5 Prozent aller Dampfer. Die Mehrzahl der Dampfer hat Maschinen von 300 indizierten Pferdestärken und darunter.

Die meisten Dampfer gehörten Gesellschaften, und zwar 314 Aktiengesellschaften, 251 Gesellschaften anderer Art, 196 einzelnen Besitzern, und der Rest gehörte Hafen- und anderen Verwaltungen.

Was die Verteilung der Dampfschiffe auf die einzelnen Häfen anlangt, so waren am 1./14. Januar 1902 u. a. zugeschrieben: in Archangel 32, in Riga 45, in St. Petersburg 41, in Libau 22, in Kronstadt 14, in Reval 10, in

Odessa 170, in Rostow 69, in Taganrog 18, in Kertsch 15, in Nikolajew 12, in Batum 9, in Ssewastopol 8, in Astrachan 231, in Baku 30, in Wladiwostok 14, in Port Arthur 6.

Erbaut waren von den am 1./14. Januar 1902 vorhandenen Dampfern 75,4 Prozent der Zahl nach und 84,4 Prozent dem Tonnengehalt nach im Auslande; rechnet man aber die Zahl derer ab, die in Finnland erbaut sind, so sind in dem eigentlichen Rußland nur 12,3 Prozent erbaut.

Es muß hier allerdings bemerkt werden, daß infolge der gesetzlichen Zwangsmaßregeln, wohl auch, weil die Werften infolge der vielen Staatsaufträge ihre Betriebseinrichtungen verbessert und erweitert haben, sich in der letzten Zeit die Zahl der in Rußland erbauten Dampfer erhöht hat. So waren 1899 von 13 neu angemeldeten Dampfern nur sieben auf ausländischen Werften, 1900 von vier, allerdings nur kleinen, alle, 1901 von vier drei in Rußland erbaut worden.

Die Segelflotte Rußlands wurde amtlich in ihrem Werte (im Neubau) auf 16 080 015 Rubel geschätzt.

Was die Zugehörigkeit der Segelschiffe zu den einzelnen Häfen anlangt, so sind im Weißen Meere u. a. in Archangelsk 303, in Ssoroki 59, in Onega 54 heimatsberechtigt.

Von den Häfen der Ostsee besitzt Riga 311, Pernau 89, Reval 87, Narwa und Dagoe-Kertel 60, St. Petersburg 49, Libau 46 Segelschiffe.

Von den Schwarze Meer-Häfen stehen in dieser Beziehung Nikolajew-Cherson und Odessa mit 161 bezw. 160 Segelschiffen an der Spitze, Kertsch folgt mit 88, Rostow am Don mit 78, Berdjansk mit 54, Taganrog mit 25, Batum mit 20. Von den übrigen Häfen hat nur Eupatoria 7, die anderen weniger Segelschiffe.

Am Kaspischen Meere hat Astrachan nicht weniger als 517, Baku 18 dem Hafen zugeschriebene Segelschiffe; endlich im Stillen Ozean Wladiwostok 7 solcher.

Das Kaspische Meer, obwohl ein Binnenmeer, enthält die Segelschiffe größter Abmessungen. Es sei hier bemerkt, daß die meisten Segelschiffe Rußlands (65 Prozent) weniger als 100 Tonnen Gehalt haben. Segelschiffe über 500 Tonnen gibt es nur in der Ostsee und in dem Kaspischen Meer; ihre Zahl beträgt 35.

Man hat in Rußland eingehende Untersuchungen über die Tragfähigkeit der Segelschiffe angeordnet. Dieselbe ist in den einzelnen Meeren sehr verschieden. Im Durchschnitt kann jedes Segelschiff fortschaffen: Im Weißen Meer 5566,6 Pud,*) in der Ostsee 14 724,7 Pud, im Schwarzen Meer mit dem Asowschen 7641,6, im Stillen Ozean 11 952,4, im Kaspischen Meer 15 856,7 Pud. Im ganzen können die 2378 Schiffe der russischen Segelflotte 26 564 161 Pud transportieren.

Zum Schluß werfen wir noch einen Blick auf das, wie schon früher erwähnt, keinen Gegenstand russischer Statistik bildende Großfürstentum Finnland, um einige Daten über seine Seehandelsflotte zu erläutern.

Im Jahre 1901 umfaßte die Handelsflotte Finnlands 2589 Schiffe mit zusammen 336 648 Tonnen; sie stieg 1902 auf 2645 Schiffe mit zusammen 333 614 Tonnen.

*) 1 Pud = 16,38 kg.

Die Zahl der eingegangenen Schiffe belief sich 1901' auf 28 656 Fahrzeuge aller Art mit zusammen 6 306 440 Tonnen und stieg 1902 auf 28 755 Schiffe mit 6 728 882 Tonnen. Von den Schiffen unter fremder Flagge standen 1901 die norwegischen an erster Stelle, 1902 die deutschen.

Der Wert der Gesamteinfuhr belief sich im Jahre 1902 auf 234 100 000 finnische Mark,*) der der Ausfuhr auf 202 700 000 Mark. Die Einfuhr nahm gegen das Vorjahr um 18 500 000 Mark zu, wovon etwa 96 Prozent auf die deutsche kamen; denn diese stieg etwa um 17 700 000 Mark gegen das Vorjahr. Während der Gesamtwarenaustausch mit Deutschland in diesem Jahre um 20 500 000 Mark zunahm, stieg derselbe im Verkehr mit Rußland um 9 900 000 Mark. Von letzterem Warenaustausch entfielen 6 700 000 auf die Einfuhr aus jenen Gegenden, von denen Finnland sehr viel Getreide bezieht. Die Einfuhr aus England, Dänemark und Belgien nahm dagegen ab, und zwar um 3,2 Millionen, bezw. 2,3 Millionen und 1 Million Mark. Die Ausfuhr nach England stieg gegen das Vorjahr um 8,3 Millionen Mark, was mehr als 50 Prozent der Zunahme der Gesamtausfuhr ausmacht. Auch die Ausfuhr nach Belgien und den Niederlanden stieg um 3,7 bezw. um 2,4 Millionen Mark. —

Haben wir so die Entwickelung der russischen Seehandelsflotte bis zur Jetztzeit verfolgt, so glauben wir gezeigt zu haben, welche Anstrengungen in letzter Zeit seitens der Regierung gemacht wurden, um dieselbe zu heben. Wenn diese Bestrebungen bisher nicht den Erfolg hatten, welchen man sich versprechen durfte, so glauben wir den Grund in dem Mangel an Ausdauer und kaufmännischer Tüchtigkeit der in Betracht kommenden Kreise des Volkes sehen zu müssen. Man verlangt vom Staate in Rußland stets Hilfe, stellt aber an die eigene Arbeit und die eigene Unternehmungslust meist zu geringe Anforderungen. Die Regierung ihrerseits hat nun den richtigen Mann an die Spitze der Leitung der Angelegenheiten der Seehandelsschiffahrt gestellt. Er wird in hervorragender Weise unterstützt durch die Machtmittel einer Regierung, die in ihrer Tätigkeit nicht durch all' die Schwierigkeiten gehemmt wird, die parlamentarische Körperschaften in anderen Staaten auch den wohlwollendsten und wohlbegründetsten Vorlagen ihrer Regierung zuweilen machen. Hätte man früher die Anregung, die einst der geniale Kaiser gegeben, der Rußland ein Fenster zum Meere öffnete, nicht aus dem Auge verloren, so hätten sich die Dinge heute völlig verändert.

Noch vor dem Krimkriege schrieb einer der besten Kenner Rußlands, Frhr. v. Haxthausen: „Peters dringender Wunsch war gewesen, sein Volk zur See mächtig zu machen, auf den Handel und eine gefürchtete Flagge die neue Wohlfahrt zu gründen. Die Armee ward dazu zunächst nur als Mittel betrachtet. Sie sollte die Küstenländer erobern, an denen die Flotte entstehen und sich nähren sollte. Es ist anders gekommen, die russische Flotte ist lange vernachlässigt worden. Auf zwei mächtige Hindernisse ist die Idee gestoßen: auf eine von ungünstigem Klima oft und lange gesperrte Küste und ein Volk, dessen Genius sich mit einem unendlichen Widerwillen von dem schwankenden Weltenreiche abwandte."

---

*) 1 finnische Mark (Marka) = 0,80 deutsche Mark.

Heute hat Rußland sich die Pforten zum offenen Weltmeere eröffnet und, gestützt auf zwei mächtige Kriegshäfen und einen großen Handelshafen in jenem Ozean eine Kriegsflotte versammelt, wie sie in solcher Stärke die Meere bisher unter russischer Flagge noch niemals vereinigt sahen.

Die Handelsflotte ist der Entwickelung der Kriegsmarine noch nicht gefolgt. Die Gründe hierfür haben wir oben entwickelt. Ob sich die Hindernisse, welche zum Teil in dem Charakter des russischen Volkes begründet, in absehbarer Zeit hinwegräumen lassen werden, muß die Zukunft lehren. Welche ernste Anstrengungen die Regierung macht, die Verhältnisse des Seehandels und der Handelsflotte zu bessern, haben wir in unserer Schilderung gezeigt. Sicher ist, daß das russische Volk den Gedanken überwunden hat, als sei es zur Kontinental- und nicht zur Seemacht bestimmt.



Die fünfte ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Von Marine-Baumeister Grauert.

(Mit 9 Abbildungen.)

Die fünfte ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft fand vom 19. bis 21. November 1903 in Berlin statt. Die Vorträge an den ersten beiden Tagen wurden in der Aula der Technischen Hochschule gehalten. Der dritte Tag war einer Besichtigung der Werke der Firma Mix & Genest gewidmet.

Den ersten Vortrag „Über Dampfturbinen“ hielt Herr Geheimrat Professor Dr. ing. Riedler. Die Bedeutung, welche die Turbinenfrage gerade auch für die Marine besitzt, wird es gerechtfertigt erscheinen lassen, wenn dieser Vortrag im Nachstehenden am ausführlichsten besprochen wird. Es zwingt hierzu teilweise auch der Umstand, daß die Ausführungen des Herrn Riedler über Schiffsturbinen ganz unvermutet kamen — im Manuskript waren sie nicht vorgesehen —, und auch bei der durch die Fülle der Vorträge gebotenen Einschränkung der Diskussion eine Erwiderung an Ort und Stelle nicht zweckmäßig erschien.

Es sei mir deshalb gestattet, die übrigen Vorträge nur zu streifen.

Der Vortrag des Herrn Regierungsbaumeisters a. D. Zopke über „Das Telephon im Seewesen“ brachte eine sehr übersichtliche Darstellung der Errungenschaften auf diesem Gebiete, unterstützt durch Vorzeigung und Vorführung einer Reihe von vorzüglichen Apparaten der Firma Mix & Genest. Interessant war das Zukunftsbild, das der Vortragende für die „Funkentelephonie“ entrollte. Nach seinen Ausführungen soll an die Stelle der bisher versuchten Lichttelephonie eine Wellentelephonie treten, bei der ein kontinuierliches Strahlenbündel elektrischer Wellen die Lichtstrahlen des Scheinwerfers ersetzt. Einen Weg zur Herstellung solcher Wellen glaubt man durch die Verwendung einer Hewitt-Quecksilber-Bogenlampe bei einer Gleichstromspannung von 10 000 Volt bereits gefunden zu haben. Die dahingehenden Experimente wurden von dem Vortragenden vorgeführt. Wieweit sie bereits eine praktische Bedeutung haben, läßt sich zur Zeit wohl noch nicht übersehen.

Ein rein maschinenbaulich-konstruktives Thema behandelte Herr Marinebaumeister Berling in seinem Vortrag: „Neue Versuche über Oberflächenkondensation mit getrennter Kaltluft- und Warmwasserförderung“. Ausgehend von theoretischen Erwägungen über die Ökonomie der Oberflächenkondensation, suchte er zu zeigen, wie diesen Verhältnissen auch praktisch durch eine getrennte Förderung der beiden Teile des Kondensats Rechnung getragen werden kann. Nach Erläuterung verschiedener Ausführungsformen von Kondensatoren und Pumpen besprach er zum Schluß eine von ihm konstruierte eigenartige Luftpumpe für getrennte Luft- und Wasserförderung.

Herr Fabrikbesitzer Holzapfel sprach über „Anstrich von Schiffsböden“, schilderte die chemischen Vorgänge, welche für den Schutz des Schiffsbodens sowohl bei der Kupferung wie beim Anstrich in Betracht kommen, und gab schließlich eine Übersicht über die Stoffe, welche in der modernen Schiffsbodenfarbe das wirksame Agens bilden.

Auf ein wenig erschlossenes theoretisches Gebiet begab sich Herr Professor Dr. phil. Ahlborn mit seinem Vortrag über „Hydrodynamische Experimentaluntersuchungen". Wenn auch bereits früher Versuche gemacht sind, die für die Fortbewegung von Schiffen in Frage kommenden Strömungserscheinungen auf experimentellem Wege zu klären, so wurden diese Versuche doch meistens mit strömendem Wasser gegen feststehende Platten und Körper angestellt. Indem der Vortragende das umgekehrte Verfahren anwendet, nähert er sich mehr der Wirklichkeit. Weitere Vervollkommnung seiner sinnreichen Untersuchungsmethoden wird ihn voraussichtlich seinem Ziele näher bringen. Seine Lichtbilder und kinematographischen Aufnahmen gaben bereits interessante Einblicke in dies Gebiet schiffbau-wissenschaftlicher Forschungen.

Eine brennende Zeitfrage behandelte Herr Geheimer Marinebaurat Wiesinger mit seinen „Betrachtungen über den Wert und die Bedeutung der Lohnformen". Indem er die gebräuchlichsten Lohnformen: Tage- oder Zeitlohn, Stück- oder Akkordlohn, Zeitprämie, Lohn mit Gewinnbeteiligung — miteinander verglich, bekannte er sich als überzeugten Anhänger des Akkordlohns und streifte in seinen Ausführungen die Wege, die zu einer völlig gerechten Gestaltung dieser Lohnform führen können.

Herr Schiffbauingenieur Meldahl teilte Untersuchungen über „Materialspannungen in ausgeschnittenen und verdoppelten Platten" mit, während Herr Fabrikbesitzer J. Pohlig „das Entladen von Schiffen mit Berücksichtigung ihrer zweckmäßigsten Bauart" behandelte und den Einfluß der Bauart der Schiffe auf die Ausnutzung der hochentwickelten maschinellen Fördermittel zeigte.

Nunmehr wende ich mich zum Vortrag über „Dampfturbinen" von Professor Riedler, der allseitig mit Spannung erwartet war. Schon bei der Durchsicht des vorher herausgegebenen Manuskripts mußte man jedoch zu der Ansicht kommen, daß der Titel besser „Die Riedler-Stumpf-Turbine im Vergleich zu anderen Systemen" gelautet hätte. Aber auch dann mußte die Würdigung der anderen Systeme etwas unzureichend erscheinen.

Jedenfalls wurde der Vortragende der Bedeutung der Parsons-Turbine, welche doch alles bisher im Dampfturbinenbau praktisch Erreichte verkörpert, in keiner Weise gerecht.

Wenn wir heute eine Turbinenfrage haben, wenn heute der Turbine die Prognose gestellt werden kann, daß sie die Kolbenmaschine im stationären Betriebe von Dynamos binnen wenigen Jahren fast völlig verdrängen wird, wenn wir ferner heute die Turbine unter gewissen Einschränkungen auch als den Schiffsmotor der Zukunft bezeichnen können, so verdanken wir das lediglich Parsons.

Nach einer in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" — Heft 3 von 1903, S. 105 — veröffentlichten Statistik waren in Preußen Ende 1902 Dampfmaschinen zum alleinigen oder teilweisen Antrieb von elektrischen Maschinen mit einer Gesamtleistung von 573 000 Pferdestärken in Betrieb. Die englische Parsons-Gesellschaft und die Firma Brown, Boveri & Co. in Baden (Schweiz) und Käferthal-Mannheim, welche die Turbinen für Deutschland baut, haben bis heute Dampfturbinen zum Antrieb von Dynamos mit einer Gesamtleistung von etwa 560 000 Pferdestärken teils geliefert, teils in Auftrag. Außerdem sind für Schiffe in

England heute elf Turbinenanlagen mit zusammen 80 000 bis 90 000 Pferdestärken teils geliefert, teils im Bau.

Das sind Zahlen, die deutlicher als alle Beweise für die Bedeutung der Parsons-Turbine sprechen. Deshalb war auch Herr Boveri vollkommen im Recht, wenn er in der Diskussion Parsons als den Pionier der Dampfturbine bezeichnete, während der Vortragende irrtümlich dieses Verdienst für de Laval in Anspruch genommen hatte, irrtümlich auch in historischer Beziehung, da de Laval erst Ende der achtziger Jahre, Parsons jedoch bereits zu Anfang desselben Jahrzehnts mit seinen Versuchen begonnen hatte. Im Jahre 1884 baute Parsons seine erste Compoundturbine von 10 Pferdestärken mit 18 000 Touren, 1888 seine erste größere Turbine mit 120 Pferdestärken, die bereits mit einer Gleichstromdynamo fest verbunden war, 1892 die erste Kondensationsturbine von 200 Pferdestärken, die bereits einen Dampfverbrauch von nur 12,25 kg/Kilowatt ergab.

Nach dieser kurzen historischen Ergänzung des Vortrages kehren wir zu diesem selbst zurück.

In der Kolbenmaschine wird, so führte der Vortragende aus, das Druckgefälle des gespannten Dampfes, in der Dampfturbine dagegen die Strömungsenergie des Dampfes ausgenutzt. Letzteres kann auf zwei Arten geschehen:

1. Durch den Gegendruck des strömenden Strahles (Reaktionsprinzip);
2. durch die Druckwirkung des strömenden Strahles (Aktionsprinzip).

Erstere Anordnung führt bei voller Ausnutzung des Dampfstrahles zu praktisch nicht verwertbaren Umlaufsgeschwindigkeiten. Das zweite Prinzip hat in seiner einfachsten Form de Laval benutzt, indem er den Dampfstrom durch Düsen auf ein Schaufelrad leitete. Er kommt jedoch bei seinen kleinen Radgrößen auf 20 000 bis 30 000 Umdrehungen in der Minute und muß deshalb, wie bekannt, zu schwerfälligen Zahnradübersetzungen greifen, welche mehr Raum und Kosten als die Turbine selbst erfordern. Trotz musterhafter Ausführung sind solche Übersetzungen für größere Leistungen nicht brauchbar; de Laval ist daher auch bei 300 Pferdestärken stehen geblieben.

Das Hemmnis, das de Laval im Wege stand, will nun Herr Riedler dadurch beseitigen, daß er durch Anwendung von gut ausbalancierten Turbinenrädern größeren Durchmessers Umfangsgeschwindigkeiten schafft, die eine günstige Ausnutzung des Dampfes bei mäßigen Umlaufszahlen (z. B. 3000 bis 3800 für die von ihm besprochene 2000 Pferdestärken-Turbine) ermöglichen.

Weitere Mittel zur Herabsetzung der Umlaufszahlen sind:

1. Abstufung des Dampfdruckes in zahlreichen Druckstufen;
2. Abstufung der Dampfgeschwindigkeit;
3. Vereinigung beider Methoden derart, daß mehrere Druckstufen und in jeder zwei bis drei Geschwindigkeitsstufen verwendet werden.

Die erste Methode wird durch Parsons und seine Nachahmer, die zweite und dritte durch Curtis-New York und Riedler-Stumpf vertreten.

Die dritte Methode bezeichnet der Vortragende als die wirksamste und in baulicher Hinsicht vorteilhafteste Abstufung und führt gegen die von Parsons vertretene erste Methode eine Reihe von Nachteilen an, die er bei seiner Turbine vermieden zu haben glaubt. Indem ich diese Ausführungen im nachstehenden kritisch beleuchte, folge

ich zum Teil den Diskussionsbemerkungen des Herrn Boveri. Ich beschränke mich dabei lediglich auf einen Vergleich der Riedler-Stumpf-Turbine mit der Parsons-Turbine, da die letztere bisher allein in größerem Umfange in die Praxis eingeführt ist und das durch sie Erreichte als Maßstab für die Bewertung der Riedler-Stumpf-Turbine angelegt werden muß. Denn Neuerungen tritt man nur dann gerne näher, wenn sie Verbesserungen des Alten bedeuten.

Der Vortragende führt gegen die Parsons-Turbine folgendes an:

1. Für hohe Ausnutzung des Dampfes oder für geringe Umlaufzahlen werden sehr zahlreiche Lauf- und Leiträder mit zusammen 40 000 bis 80 000 Schaufeln erforderlich.

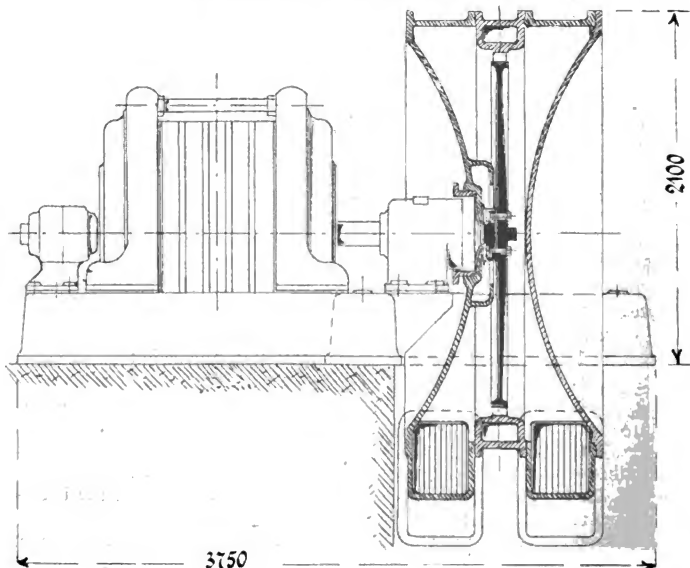
Bei der Riedler-Stumpf-Turbine braucht man dagegen zur Verminderung der Umdrehungszahlen nur den Durchmesser des Rades zu vergrößern oder die vorher erwähnte Druck- und Geschwindigkeitsabstufung anzuwenden.

Welchem System ist nun der Vorzug zu geben?

Die Riedler-Stumpf-Turbine in ihrer ursprünglichen Form war eine einstufige Turbine. (Fig. 1.) Ihre Erfinder folgten hierbei dem Konstruktionsgedanken de Lavals.

Fig. 1.

2000pferdige einstufige Riedler-Stumpf-Turbine
mit fliegendem Rad (3000 Umdr. p. Min.).



Den Fehler der de Laval-Turbine, die hohe Umdrehungszahl, suchten sie durch Vergrößerung des Raddurchmessers zu beseitigen, der achsiale Schub wurde durch radiale Beaufschlagung aufgehoben, die bei der hohen Umfangsgeschwindigkeit gefährlichen eingesetzten Schaufeln wurden durch in das Rad gefräste Schaufeln ersetzt. Die Herstellung des massiven Rades aus einem vorzüglichen homogenen Nickelstahl gab die Möglichkeit der Beherrschung aller dynamischen Wirkungen und einer genauen Ausbalancierung bis auf $^1/_{100}$ mm, so daß man unbedenklich Räder von 2 bis 3 m Durchmesser mit 1500 bis 3000 Umdrehungen, also 300 bis 400 m Umfangsgeschwindigkeit, laufen lassen kann.

Da in der Riedler-Stumpf-Turbine jedoch die Umfangsgeschwindigkeit weniger als die Hälfte der Dampfgeschwindigkeit beträgt, so kann die Umlaufszahl sich im Falle des Durchgehens der Maschine auf etwa das Doppelte erhöhen Dies würde auch bei der angegebenen fünffachen Bruchsicherheit des Rades, die Herr Riedler sogar noch für zu hoch hält, eine Gefährdung des Turbinenrades bedeuten, da die Centrifugalkraft im Quadrate der Geschwindigkeit wächst. Treffend weist Herr Boveri darauf hin, daß ein etwaiger Bruch des Rades die Wirkung einer Explosion haben würde. Wenn Herr Riedler dieser Befürchtung entgegenhält, daß seine Turbine einen gut wirkenden Regulator hat, der eine gefährliche Erhöhung der Tourenzahl verhindert, so kann dieser Einwand nicht als stichhaltig angesehen werden. Jeder Regulator ist dem Versagen ausgesetzt.

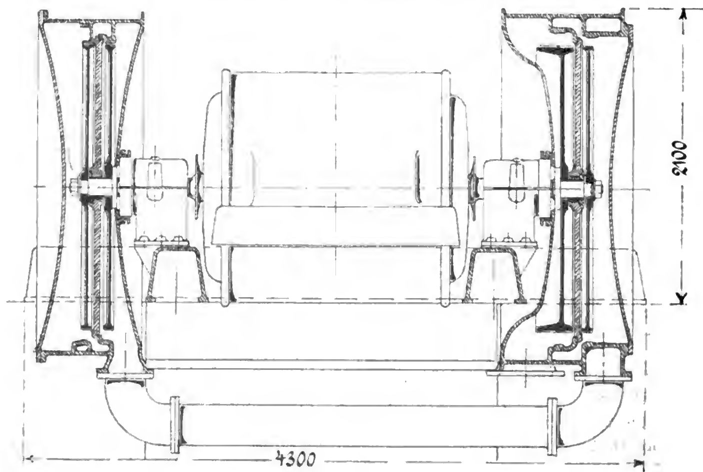
Bei der Parsons-Turbine dagegen ist eine bedeutende Erhöhung der Umlaufszahlen an sich weniger zu befürchten, da das Verhältnis zwischen Dampfgeschwindigkeit und Umfangsgeschwindigkeit ein kleineres ist. Aber selbst eine wesentliche Erhöhung der Umlaufszahlen und sogar das gleichzeitige Auftreten einseitiger Fliehkraftwirkungen können bei der Parsons-Walze niemals die Folgen einer Explosion haben. Schlimmsten Falles werden die Schaufeln an die Gehäusewand schlagen. Da sie aus weichem Material (Kupfer oder Bronze) hergestellt sind, biegen sie sich um und bremsen schließlich die Turbinenspindel fest. Die Turbine bleibt stehen.

Auf die Möglichkeit einer gleichen Havarie durch Wärmeausdehnung der Schaufeln komme ich noch weiter unten zurück.

Das Bewußtsein der Gefährlichkeit von schnell umlaufenden Rädern großen Durchmessers scheinen aber auch die Erbauer der Riedler-Stumpf-Turbine selbst gehabt zu haben, denn sie sannen sehr bald darauf, die Umlaufszahl der großen Turbinen auf anderem Wege als durch Vergrößerung des Raddurchmessers zu vermindern. Zu einer erheblichen Verminderung der Umlaufszahl zwang sie ferner die Erwägung, daß sich mit hohen Umlaufszahlen bei großen Maschineneinheiten von mehreren Tausend Pferdestärken für den Antrieb von Gleichstromdynamos und Schiffsmaschinen nichts anfangen läßt. Sie gingen daher zu zwei Geschwindigkeitsstufen in einer Druckstufe, dann zu zwei Geschwindigkeitsstufen in zwei Druckstufen über, und am Schluß seiner Ausführungen beschreibt Herr Riedler sogar eine Turbine mit vier Druckstufen und je zwei Geschwindigkeitsstufen. (Fig. 2.) Bei zwei Druckstufen kann er noch zwei getrennte Gehäuse nehmen, welche er zu beiden Seiten der Dynamo anordnet. Bei mehr als zwei Druckstufen ist er schon gezwungen, die an der Rateau-Turbine von ihm getadelte Konstruktion anzuwenden und in das Gehäuse eine Zwischenwand einzubauen, welche auf der Welle gedichtet wird.

Fig. 2.

500 KW-Turbinendynamo (System Riedler-Stumpf)
mit vier Druck- und je zwei Geschwindigkeitsstufen (500 Umdr. p. Min.).



Wir sehen aus vorstehendem, daß auch Riedler-Stumpf zu einer vielgliedrigen Konstruktion mit mehreren Druckstufen kommen. Während sie aber ihre Turbine dazu in mehrere Teile zerlegen, bewirkt Parsons diese Druckabstufung in einem Gehäuse mit einer großen Anzahl von Schaufelkränzen. Diese große Schaufelzahl macht nun Herr Riedler der Parsons-Turbine zum Vorwurf. Derselbe wäre doch aber nur berechtigt, wenn sich daraus irgendwelche konstruktiven, pekuniären oder betriebstechnischen Nachteile ergäben. Nichts hiervon ist der Fall. Wer jemals das Einsetzen der Schaufeln, die in einfachster Weise aus gezogenen Profilstäben hergestellt sind, selbst gesehen hat, wird über die Einfachheit dieser Arbeit erstaunt gewesen sein. Teurer wie das Fräsen der Schaufeln bei Riedler wird diese Arbeit auf keinen Fall. Für die Abnutzung im Betriebe bedeutet aber die große Schaufelzahl sogar einen Vorteil. Herr Boveri gibt die Schaufelzahl für eine Parsons-Turbine von 1000 bis 2000 Pferdestärken zu 30 000 an, die Gesamtlänge derselben zu 1,5 km, die Gesamtfläche zu 25 qm. Dies ergibt für die Flächeneinheit eine außerordentlich geringe Beanspruchung und daher auch eine geringe Abnutzung.

Herr Riedler führte dagegen zwar an, daß bei der selbstverständlichen Verwendung von überhitztem Dampf in seiner Turbine erfahrungsgemäß überhaupt keine Abnutzung eintreten könne. Meines Erachtens muß dies erst noch bewiesen werden,

zumal die Schaufeln mit überhitztem Dampf im eigentlichen Sinne überhaupt nicht in Berührung kommen, da der Dampf bereits in den Eintrittsdüsen expandiert.

2. „Wirkliche Abdichtung der einzelnen Druckstufen der Parsons-Turbine gegeneinander, wie sie zur vollen Ausnutzung des Druckgefälles erforderlich wäre, ist — so führte der Vortragende weiter aus — praktisch nicht möglich. Es kann nur eine annähernde Dichtung durch möglichst enge Spalten von $^1/_4$ bis $^1/_2$ mm erreicht werden. Hierdurch entsteht der sogenannte Spaltverlust. Diese engen Spalten können bei Durchbiegung der Welle oder Ausdehnung der Schaufelkränze zu Havarieen führen."

Auch diesen Ausführungen des Vortragenden kann meines Erachtens nicht unbedingt zugestimmt werden. Verluste treten in jeder Maschine auf. Es kommt nur darauf an, sie in möglichst niedrigen Grenzen zu halten. Und dies dürfte der Fall bei dem Spaltverlust der Parsons-Turbine sein, da dieselbe hinsichtlich wirtschaftlicher Dampfausnutzung die besten Dreifach-Expansionsmaschinen erreicht und auch schon überflügelt hat.

Von Verlusten ist auch die Riedler-Stumpf-Turbine nicht frei. Trotz aller „Disziplinierung" des Dampfstrahles werden und müssen Strömungsverluste in ihr auftreten. Wie weit sie hinsichtlich wirtschaftlichen Dampfverbrauchs mit der Parsons-Turbine konkurrieren kann, wird weiter unten besprochen werden. Jedenfalls sprechen hierbei noch andere Faktoren mit als der geringfügige Spaltverlust.

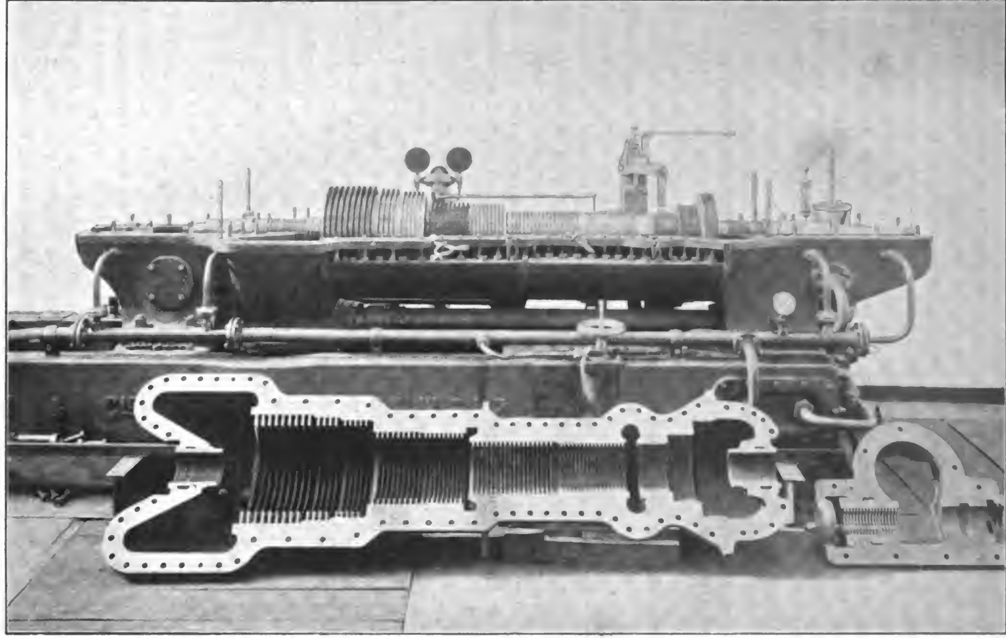
Hinsichtlich der Enge der Spalten bei der Parsons-Turbine macht aber Herr Riedler eine Angabe, die wesentlich von der Wirklichkeit abweicht. Er beziffert den Zwischenraum zwischen Laufrädern und Gehäuse zu $^1/_4$ bis $^1/_2$ mm. Derselbe beträgt aber 1 bis 3 mm in radialer Richtung und 2 bis 5 mm in achsialer Richtung. Die Gefahr einer Havarie durch zu große Ausdehnung der Walze ist allerdings auch bei diesen Spaltgrößen nicht völlig ausgeschlossen. Sie setzt aber immerhin erhebliche Bedienungsfehler und Überhitzung des Dampfes durch direkte Feuerung voraus. Bei der für Schiffe wohl allein in Frage kommenden Überhitzung des Dampfes durch die Abgase können gefährliche Dampftemperaturen kaum auftreten.

Immerhin hat die Riedler-Stumpf-Turbine hierin einen Vorzug, da ihre Räder nicht direkt mit überhitztem Dampf in Berührung kommen.

3. „Die Schaufelkränze der Parsons-Turbine bilden zusammen mit der Welle eine lange »Walze« von großem Gewicht bei großer Durchbiegung und Erwärmungslänge. Hieraus entsteht eine starke Lagerbelastung, die zur Anordnung von Zwischenlagern oder Trennung der Turbine in mehrere Teile führt."

Auch diese Ausführungen des Vortragenden sind wohl nicht ganz zutreffend. Zwischenlager sind bei Parsons-Turbinen niemals angewandt, ebensowenig findet heute im stationären Betriebe eine Unterteilung der Turbine in mehrere Gehäuse statt. Auch die größten Typen werden im stationären Betriebe mit einem Gehäuse ausgeführt, wie es die Abbildung Fig. 3 darstellt. Die Lagerbelastung bleibt — wie man ja rechnerisch nachweisen kann — in durchaus angemessenen Grenzen und ist jedenfalls nicht größer als bei der Riedler-Stumpf-Turbine, namentlich bei fliegender Anordnung des Turbinenrades. Bei Schiffsturbinen des letzteren Systems muß sich ferner durch gyrostatische Wirkungen beim Stampfen, Schlingern oder Drehen des Schiffes eine erheblich höhere Lagerbeanspruchung als bei Parsons-Turbinen einstellen.

Fig. 3



Parsons-Turbine für 600 KW-Leistung.

4. Des weiteren führt der Vortragende gegen die „Walzen“ folgende Nachteile an: „Sie werden meist als Stahlgußstücke hergestellt. Bei ihrer großen Länge und infolge etwaiger Gußblasen ist ein Ausbalancieren schwierig und nur unvollkommen auszuführen. Daher können schädliche Fliehkraftwirkungen auftreten.“

Hiergegen ist einzuwenden, daß die „Walzen“ ja nicht aus Stahlguß hergestellt zu werden brauchen. Es ist lediglich eine Kostenfrage, ob man sie z. B. aus Tiegelstahl macht. Auch sind bereits Konstruktionen in der Ausführung begriffen, bei welchen nur die Enden der Walze aus hohlen Stahlgußzylindern gebildet werden; der Mantel der Walze besteht aus einem gezogenen Rohr von Siemens-Martin-Flußeisen.

Zweifellos ist das Ausbalancieren eines Riedler-Rades leichter auszuführen, wie das eines Hohlzylinders. Das Ausbalancieren eines Dynamoankers ist jedoch entschieden noch schwieriger und bleibt ja auch Herrn Riedler bei Turbinendynamos nicht erspart. Denn namentlich bei fliegender Anordnung des Rades in der Riedler-Stumpf-Turbine würde sich jede etwaige Vibration des Ankers auch auf das Rad übertragen. Eine genügende Ausbalancierung des Dynamoankers ist also auch hier Vorbedingung für eine hinreichende Betriebssicherheit. Läßt sie sich erreichen, so liegt auch kein Grund vor, an der Möglichkeit einer hinreichenden Ausbalancierung der Parsons-Walze zu zweifeln.

Außerdem ist zu bedenken, daß auch der Schwerpunkt des genau ausbalancierten Riedler-Rades sich durch Zufall ändern kann. Durch Unvorsichtigkeit beim Fräsen oder durch Beschädigungen bei dem Einsetzen des Rades können die scharfen Schneiden der Schaufeln einbrechen, ohne daß es zunächst bemerkt wird. Erst im Betriebe lösen sie sich und rufen dann schädliche Fliehkraftwirkungen hervor. Störungen der Schwerpunktslage gehören also auch bei den Riedler-Stumpf-Turbinen nicht durchaus in das Reich der Unmöglichkeit, nur daß die Folgen — wie auch schon vorher ausgeführt — be diesen stets schwerwiegender sein werden als bei den Parsons-Turbinen.

5. Anscheinend auf Grund der großen Längenausdehnung der Parsons-Turbine kommt der Vortragende zu der Ansicht, daß der Raumbedarf derselben sehr beträchtlich sei und nur geringe Ersparnis gegenüber gleichwertigen Kolbendampfmaschinen bietet.

Zur Widerlegung dieser Behauptung verweise ich nur auf die nachstehende Abbildung (Fig. 4), welche einen Vergleich mit liegenden Kolbendampfmaschinen gibt.

Bei stehenden Kolbendampfmaschinen tritt zu der etwas geringeren Ersparnis in der Grundfläche diejenige in der Höhe. Dies bedeutet aber auch Ersparnis an Raum, denn man kann, wie es in England geschehen ist, die Turbinen in mehreren Etagen übereinander stellen, und auch Ersparnis an Geld. So hat sich z. B. bei einer für die Kaiserliche Werft Wilhelmshaven projektierten Zentrale von 3000 Pferdestärken für Parsons-Turbinen gegenüber modernen stehenden Kolbendampfmaschinen mit Ventilsteuerung an Gebäude- und Fundamentkosten eine Ersparnis von etwa 150 000 Mark ergeben.

Die Riedler-Stumpf-Turbinen sind zwar kürzer, aber breiter, so daß sie bei liegender Anordnung wohl nicht wesentlich mehr Raum ersparen als die Parsons-Turbinen. Bedeutender wird jedoch die Raumersparnis bei stehender Anordnung der Riedler-Stumpf-Turbinen werden.

Auf die Raumersparnis bei Schiffsturbinen komme ich später zurück.

Vergleich zweier Maschinenhausgrundrisse

für

3 Generatoren mit Kolbendampfmaschinen und 3 Turbo-Alternatoren

von je 600 P.S.

Grundfläche bei 3 Kolbendampfmaschinen = 425 m²

Grundfläche bei 3 Turbo-Alternatoren = 135 m²

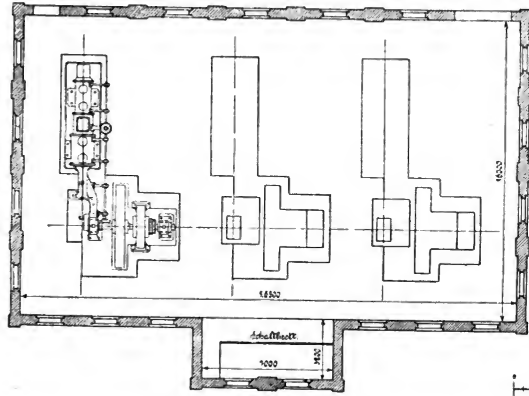
Ersparniss:

am Gebäude ca. 300 m² à 60 Mk. = 18000 Mk.

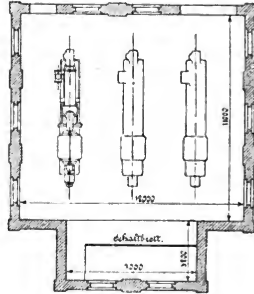
an Grund und Boden

bei 1000 Mk. pro Ruthe² = 20000 Mk.

bei 2000 Mk. pro Ruthe² = 40000 Mk.







6. „Die Aufhebung der achsialen Schubkräfte erfordert bei Landmaschinen die Anbringung von Entlastungskolben, die wiederum eine genaue Abdichtung erheischen."

Dies ist neben dem Spaltverlust einer der häufigsten Vorwürfe, die gegen die Parsons-Turbine erhoben werden. Einen Nachteil bedeuten die Entlastungskolben meines Erachtens nur insofern, als sie die Länge der Turbine vermehren. Da sie nur für stationäre Maschinen gebraucht werden — bei Turbinen zum Schiffsantrieb besorgt der achsiale Schub der Schraube die Entlastung —, so fällt dieses nur wenig ins Gewicht. Den Dampfverlust durch die Labyrinthdichtung der Entlastungskolben beziffert Herr Boveri auf Grund eingehender Versuche auf nicht mehr als 1 Prozent. Dieser Verlust ist sehr gering und kann ebenso wie der Spaltverlust ohne weiteres zugelassen werden, wenn nur der Gesamtwirkungsgrad der Turbine ein guter ist.

Als Mittel zur Vermeidung der Entlastungskolben erwähnt der Vortragende eine Anordnung von Westinghouse, bei welcher der Dampf in der Mitte der Turbine einströmt und nach beiden Seiten expandiert. Diese Anordnung hat auch Parsons lange vor Westinghouse versuchsweise gewählt, sie aber wieder fallen lassen, weil der Dampfverbrauch dabei steigt. Denn die Turbine einer bestimmten Leistung wird bei dieser Anordnung in zwei Turbinen von je der halben Leistung zerlegt. Diese arbeiten naturgemäß unwirtschaftlicher. Der Verlust ist größer als bei Anwendung von Entlastungskolben.

7. „Die Zugänglichkeit der Turbine kann nur durch Längsteilung des Gehäuses erreicht werden. Selbstverständlich muß die dadurch entstehende große Teilungsfuge des Turbinengehäuses genau schließen und abgedichtet werden, und es muß beim Auseinandernehmen und Wiederzusammenpassen der ursprüngliche, sehr geringe Spielraum zwischen den zahlreichen Rädern und den Entlastungskolben immer wieder genau hergestellt werden."

Die Längsteilung der Parsons-Turbine ist für die Montage ein ganz erheblicher Vorteil. Das einfache Abheben des Deckels und das Herausheben der Turbinenspindel läßt sich mit Hilfe eines Montagekrans und selbst einfacher Flaschenzüge in viel einfacherer Weise bewerkstelligen als das seitliche Herausnehmen eines Turbinenrades. In erhöhtem Maße gilt dies von Schiffsturbinen. Wer die Montage liegender Kolbenmaschinen im Schiffe kennt, wird dem ohne weiteres beipflichten.

Für die Montage von Parsons-Turbinen ist es, falls ein genügend starker Kran zur Verfügung steht, vollständig ohne Belang, ob es sich um eine Maschine von 100 oder 10 000 Kilowatt handelt, während die Schwierigkeiten der Montage von Riedler-Stumpf-Turbinen mit der Größe wachsen. Besonders wird dies der Fall sein, wenn bei letzteren verschiedene Gehäuse und vielleicht sogar in denselben noch Zwischenwände vorhanden sind.

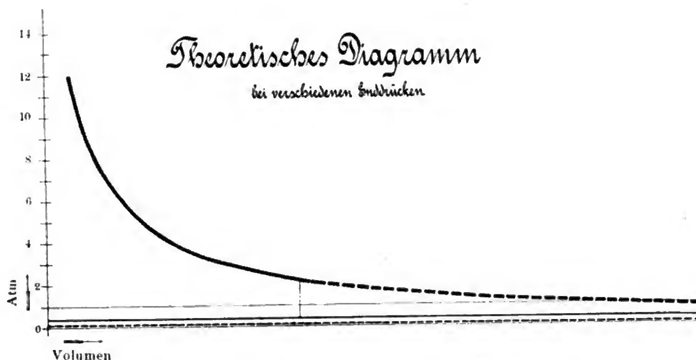
Die Länge der Teilungsfuge einer Parsons-Turbine ist gar nicht so beträchtlich. Sie beträgt bei einer Turbine von 1500 Kilowatt Leistung etwa 7 m, während sich für eine Riedler-Stumpf-Turbine von der gleichen Leistung mit einem Raddurchmesser von 3 m eine Dichtungslänge von etwa 10 m ergeben würde.

Die Teilungsfuge wird bei Parsons nicht etwa durch Packungsmaterial gedichtet, sondern es dichtet Metall auf Metall, so daß beim Schließen der Turbine der richtige gegenseitige Abstand aller Teile ohne weiteres gewährleistet ist.

8. „Wenn die Drehgeschwindigkeit oder die Leistung oder beide geändert werden, so wird die Dampfausnutzung schlechter, da in der Druckstufenturbine bei jeder Änderung des abgestuften Druckes sich auch die Dampfgeschwindigkeit ändert, während die Schaufeln der Turbine nur für eine Dampfgeschwindigkeit richtig sind."

Dieser Vorwurf würde der Parsons-Turbine namentlich als Schiffsmotor für Kriegsschiffe das Todesurteil sprechen — wenn er berechtigt wäre. Er trifft aber auf die Parsons-Turbine nicht zu. Betrachten wir zunächst den Einfluß verschiedener Dampfspannung. Eine Parsons-Turbine mittlerer Größe hat etwa 100 Druckstufen. Bei einem Gesamtdruck von 10 Atmosphären kommen auf jede Druckstufe 0,1 Atmosphären. Sinkt der Gesamtdruck nun z. B. auf 8 Atmosphären, so erhält jede Druckstufe 0,08 Atmosphären. Es liegt auf der Hand, daß ein Unterschied von hundertstel Atmosphären auf die praktische Schaufelform keinen Einfluß ausüben kann. Im übrigen wird die Turbine für den niedrigsten in Betracht kommenden Dampfdruck unter Berücksichtigung eines

Fig. 5.



möglichst wirtschaftlichen Dampfverbrauchs und Zugrundelegung der verlangten Höchstleistung gebaut. Für einen höheren Dampfdruck öffnet dann der Regulator das Ventil entsprechend kürzere Zeit, der Dampfverbrauch wird günstiger. Auf die Steigerung der Leistung hat die Erhöhung des Dampfdruckes, wie aus dem oben gezeichneten Diagramm (Fig. 5) ersichtlich ist, weniger Einfluß, in ganz außerordentlichem Maße aber das Vakuum. In einer Kolbendampfmaschine expandiert der Dampf höchstens auf das etwa 14 fache seines Volumens, in der Parsons-Turbine bis auf das 140 fache. Die Mehrarbeit, die bei der Parsons-Turbine durch Erhöhung des Vakuums gewonnen wird, nimmt daher etwa den 10 fachen Betrag gegenüber der Kolbendampfmaschine an. Solange die Expansionslänge voll ausgenutzt werden kann, wird der Dampfverbrauch bei geringerer Leistung für die Leistungseinheit nicht wesentlich steigen. Eine Steigerung findet im wesentlichen nur dadurch statt, daß die ziemlich gleichbleibenden Verluste durch Lager-

reibung, Spaltverlust usw. sich auf eine kleinere Maschinenleistung verteilen. Erst bei stark verminderter Leistung wird die gewaltige Expansionslänge nicht mehr voll ausgenutzt werden, die letzten Schaufelkränze werden nicht mehr Arbeit leisten, sondern wahrscheinlich Ventilationsarbeit verbrauchen. Der Dampfverbrauch wird steigen. Daß diese Einflüsse für die praktischen Verhältnisse von untergeordneter Bedeutung sind, zeigen die nachstehenden, auf einer Kaiserlichen Werft festgestellten Dampfverbrauchskurven (Fig. 6), deren Charakteristik als eine sehr günstige bezeichnet werden muß. Sie stehen nicht

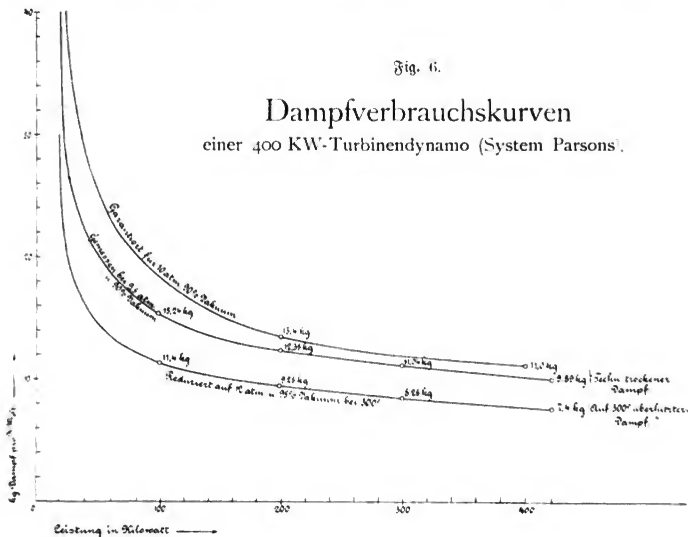


Fig. 6.

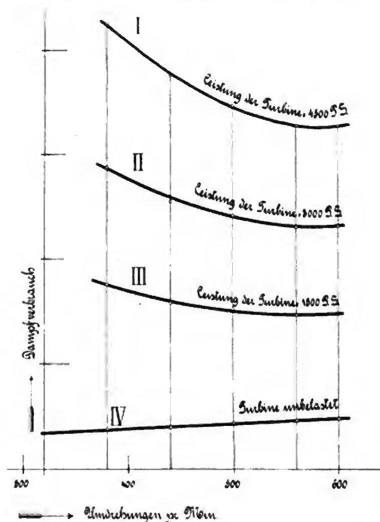
Dampfverbrauchskurven
einer 400 KW-Turbinendynamo (System Parsons).

etwa vereinzelt da, sondern sind bestätigt durch eine große Zahl einwandfreier Versuche an den verschiedensten Maschinengrößen. Im übrigen komme ich auf den Dampfverbrauch noch weiter unten zurück.

Noch mehr als diese Dampfverbrauchskurven dürften jedoch gerade für die Schiffsturbine die nachstehenden Kurven interessieren, welche das Verhältnis zwischen Umdrehungszahl, Leistung und Dampfverbrauch darstellen (Fig. 7).

Diese Kurven zeigen folgendes: Bei gleichbleibender Leistung steigt mit fallender Umdrehungszahl der Dampfverbrauch für die Leistungseinheit ganz beträchtlich. Geht aber mit der Umdrehungszahl auch zugleich die Leistung entsprechend herunter, so ändert sich der Dampfverbrauch nur wenig. Nach dem vorher über den geringen Einfluß veränderter Dampfspannung Gesagten scheint dies auch theoretisch durchaus erklärlich. Das Druckgefälle zwischen den einzelnen der vielen Stufen ist eben ein so geringes,

Fig. 7.



daß die Schaufelform auch für verschiedene Strömungsgeschwindigkeiten stets annähernd richtig bleibt.

Die Brauchbarkeit der Parsons-Turbine als Schiffsmotor ist hiermit erwiesen. Für Handelsschiffe oder überhaupt für Schiffe, die nur vorübergehend mit verlangsamter Fahrt laufen, kann man daher mit einer Turbine — unter Berücksichtigung der Schraubenwellenzahl geteilt in Hochdruck- und Niederdruckturbine — auskommen. Die Rückwärtsturbine ist meistens in die Niederdruckturbine eingebaut (Fig. 8). Bei Kriegsschiffen, bei denen die verlangsamte Fahrt — die Marschgeschwindigkeit — die Regel bildet, wird man zweckmäßig noch eine besondere Marschturbine vorschalten und dadurch die Expansionslänge vergrößern. Die oben erwähnte, nur wenig steigende Kurve wird dann sogar in eine fallende verwandelt, d. h. der Dampfverbrauch wird bei fallender Umdrehungszahl und gleichzeitig fallender Leistung geringer.

Klarer werden vielleicht diese Verhältnisse, wenn man sich für den normalen Betrieb mit Marschgeschwindigkeit eine Turbine vorstellt, unterteilt in Hochdruck-, Mitteldruck- und Niederdruckturbine. Bei forcierter Fahrt wird die Hochdruckturbine abgestellt und die Mitteldruckturbine direkt mit Frischdampf beaufschlagt.

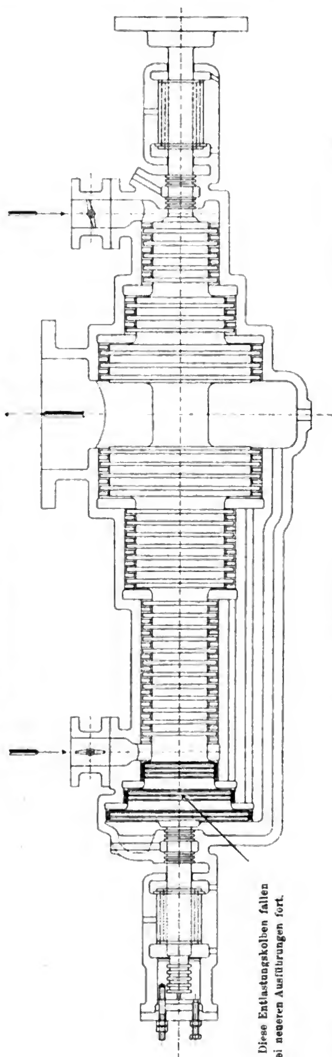

Dampfturbine „Brown-Boveri-Parsons"
als
Hauptmaschine für Schiffe.
Rückwärtsturbine.
Vorwärtsturbine.
Diese Entlastungskolben fallen
bei neueren Ausführungen fort.

Fig. 8.

Wie stellen sich nun die gleichen Verhältnisse bei der Riedler-Stumpf-Turbine?

Wenn man die bisher wirklich gemessenen Werte vergleicht, so wird man zu dem Schluß kommen, daß die Parsons-Turbine hinsichtlich geringen Dampfverbrauchs von der Riedler-Stumpf-Turbine noch nicht erreicht ist. Man muß dazu allerdings wenigstens gleichgroße Maschinensätze vergleichen und nicht, wie Herr Riedler es in seiner Tabelle tut, seiner Turbine von 1917 Pferdestärken Leistung solche anderen Systems von 100, 300, im Maximum 1000 Pferdestärken gegenüberstellen. Aber selbst dann schneidet die Riedler-Stumpf-Turbine bei Berücksichtigung gleicher Arbeitsverhältnisse (Dampfdruck, Dampftemperatur, Vakuum) schlechter ab. Wie aus den Kurven auf Seite 43 (Fig. 6) ersichtlich ist, kommt eine Parsons-Turbine von 400 Kilowatt auf einen Dampfverbrauch von 7,4 kg/Kilowattstunde, während Herr Riedler für seine 4mal so große Turbine selbst einen günstigsten Dampfverbrauch von 7,5 kg errechnet.

Ob hiernach die Riedler-Stumpf-Turbine die Parsons-Turbine im stationären Betriebe von Maschinen mit höherer Leistung hinsichtlich wirtschaftlichen Dampfverbrauchs erreichen wird, darf zunächst noch bezweifelt werden. Mindestens aber dürfte der von Herrn Boveri auf Grund zahlreicher Messungen für eine 3000 Kilowattmaschine angegebene günstigste Dampfverbrauch von 6,04 kg/Kilowattstunde für die Riedler-Stumpf-Turbine noch in weiter Ferne liegen.*)

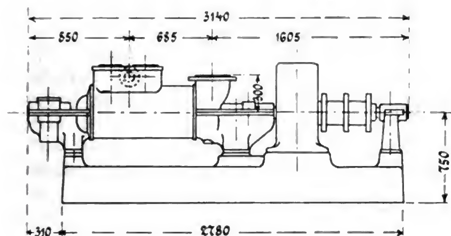
Günstiger liegen dagegen die Verhältnisse für die Riedler-Stumpf-Turbine dort, wo es sich um den Antrieb verhältnismäßig kleiner Dynamomaschinen unter beschränkten Raumverhältnissen handelt, wie an Bord von Kriegsschiffen. Auf diesem Gebiete hatte sich Parsons bisher noch nicht versucht, es schien sogar, als ob seiner Turbine wegen ihrer verhältnismäßig großen Länge dieses Gebiet verschlossen sei. Als man daher der Frage näher trat, die bisher zum Antrieb der Dynamos dienenden Kolbenmaschinen, welche wegen ihrer Erschütterungen und häufigen Reparaturen zu fortwährenden Klagen Anlaß gegeben hatten, durch Turbinendynamos zu ersetzen, wurde auch die Riedler-Stumpf-Turbine zur Konkurrenz herangezogen, da die gegen ihre Konstruktion, namentlich gegen die schnellaufenden Räder, bestehenden Bedenken bei diesen kleinen Typen nicht von so großer Bedeutung sind.

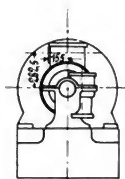
Für unsere Linienschiffe und großen Kreuzer kommen Anlagen von 4×65 Kilowatt in Betracht.

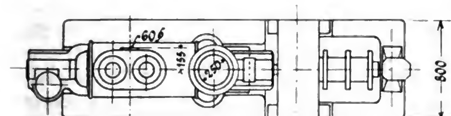
Die aus dieser Konkurrenz hervorgegangenen Maschinen sind nachstehend abgebildet (Fig. 9). Wie ersichtlich, ist sogar hier der Raumbedarf der Parsons-Turbine nicht ungünstig, namentlich bei länglichen Räumen. Der Dampfverbrauch der Riedler-Stumpf-Turbine ist bei den Versuchen für Vollast zu 17,06 kg/Kilowattstunde, bei

*) Diesem Umstande trug Herr Riedler bereits in einem kürzlich vor dem Berliner Bezirksverein deutscher Ingenieure gehaltenen Vortrag Rechnung, indem er ausführte, daß der Dampfverbrauch für verschiedene Verwendungsarten der Turbinen keine so große Rolle spiele. Wie weit dies für gewerbliche Zwecke zutrifft, mag dahingestellt sein. Daß Herr Riedler aber unter diese Rubrik auch die „Ozeandampfer" rechnete, widerspricht allen bisherigen Anschauungen und Erfahrungen. Bei den Handelsdampfern für lange Fahrt, insbesondere den Schnelldampfern, ist ein möglichst geringer Kohlenverbrauch eine der ersten Vorbedingungen für die Rentabilität. Ebenso bildet bei Kriegsschiffen der sich aus dem Kohlenverbrauch ergebende Aktionsradius einen wesentlichen Faktor ihres Gefechtswertes.

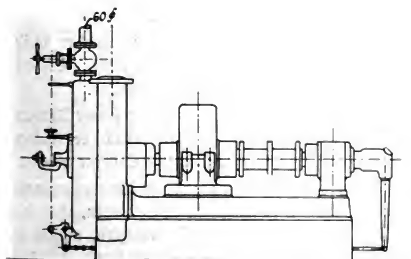
Fig. 9.

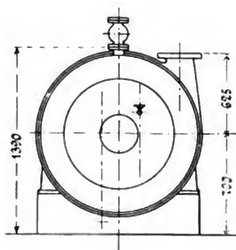


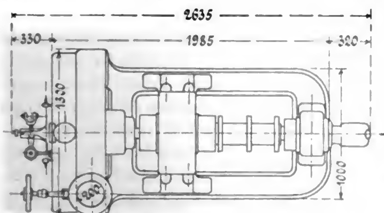




Gleichstrom-Turbinendynamo.
(System Parsons)
von 65 K.W. bei 110 Volt.
Maßstab in mm.







Gleichstrom-Turbinendynamo.
(System Riedler-Stumpf)
von 65 K. W. bei 110 Volt.
Maßstab in mm.

der Parsons-Turbine zu 18,8 kg ermittelt. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß für die Konstruktion ein Dampfverbrauch von 18 bis 19 kg zugestanden war, weil dieser zunächst für wirtschaftlich genug gehalten wurde, und daß daraufhin die Länge der Parsons-Turbine nach Möglichkeit gekürzt wurde. Angeblich werden die Werte der Riedler-Stumpf-Turbinen sich bei weiterer Durchkonstruktion noch verbessern. Aber auch die Parsons-Turbine ist noch wesentlich verbesserungsfähig. Ihre Wirtschaftlichkeit ist eine Funktion ihrer Länge. Wird sie um etwa 0,5 m verlängert — und das lassen die in Frage kommenden Bordverhältnisse noch zu — so wird sie auch hinsichtlich des Dampfverbrauchs voraussichtlich mit der verbesserten Riedler-Stumpf-Turbine konkurrieren können. Ihr Gewicht wird das der Riedler-Stumpf-Turbine — 3000 kg — auch dann wohl nicht überschreiten.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch die Kostenfrage erwähnen. Die bisherigen vier Kolbenmaschinendynamos eines Linienschiffes oder großen Kreuzers kosten etwa 60 000 Mark. Vier Riedler-Stumpf-Turbinen gleicher Gesamtleistung kosten etwa 80 000 Mark, vier Parsons-Turbinen unter den gleichen Bedingungen 86 000 Mark. Bei der Ausschreibung einer Zentrale von 3000 Pferdestärken für die Werft Wilhelmshaven haben die Parsons-Turbinen den Preis der Kolben-Dampfmaschinen gehalten. Preise für größere Riedler-Stumpf-Turbinen liegen noch nicht vor. Die Betonung der Billigkeit der Turbinen gegenüber Kolbenmaschinen durch Herrn Riedler trifft also bisher auch für seine Turbinen noch nicht zu.

In noch höherem Maße als die soeben erörterte Frage interessiert aber die Marine die Aussicht der Riedler-Stumpf-Turbine als Schiffsmotor.

Ich glaube vorher gezeigt zu haben, in welchem Grade und in welcher Weise die Parsons-Turbine den hierbei zu stellenden Anforderungen genügen kann. Bei der Riedler-Stumpf-Turbine liegen die Verhältnisse m. E. erheblich ungünstiger.

Wie Herr Riedler selbst angibt, wird der beste Wirkungsgrad seiner Turbine bei geringster Umlaufszahl erzielt, wenn die Umfangsgeschwindigkeit gleich der halben Dampfgeschwindigkeit ist. Am günstigsten wird deshalb seine einstufige Turbine arbeiten.

Die Geschwindigkeitsabstufung ist nur ein Notbehelf, um die Umdrehungszahl zu vermindern. Die Verluste, die sich in der ersten Stufe dadurch ergeben, daß die Umfangsgeschwindigkeit erheblich kleiner ist als die halbe Dampfgeschwindigkeit, müssen in der zweiten Stufe wieder eingebracht werden. Es liegt hiernach auf der Hand, daß jede Änderung der Umdrehungszahl, der Umfangsgeschwindigkeit, auch mit Verlusten verknüpft sein muß. Denn für eine bestimmte Dampfgeschwindigkeit, die durch die Düsen gegeben ist, kann nur eine Umfangsgeschwindigkeit bei derselben Schaufelform die richtige sein. Die Druckabstufung ist an sich nicht mit Verlusten verbunden. Letztere treten nur ein, wenn — wie bei der Riedler-Stumpf-Turbine — die Überleitung aus einer Stufe in die andere durch Düsen oder durch Überströmrohre erfolgt, die nicht direkt in der Richtung des strömenden Dampfes liegen. Diese Verluste werden bedingt durch die mehrfachen Richtungsänderungen des Dampfes. Sie werden bei der einzylindrigen Parsons-Turbine vermieden, da sich dort von der ersten bis letzten Druckstufe der Dampf als geschlossener Zylinder spiralförmig durch die Schaufeln wälzt. Die Unterteilung der Turbinen für Schiffsantrieb bedeutet auch hier eine Verschlechterung, die aber dadurch

vermindert wird, daß der geschlossene Dampfstrom keinen zu starken Richtungswechsel erfährt.

Innerhalb der einzelnen Druckstufen bleibt aber vor allem bei Riedler-Stumpf der soeben erwähnte Fehler bestehen, daß es nur für eine Umfangsgeschwindigkeit einen wirtschaftlichen Dampfverbrauch gibt, während bei der vielstufigen Parsons-Turbine der Fehler sich auf die vielen Stufen verteilt und dadurch nicht fühlbar wird. Die Schwierigkeiten, die einer rationellen Herabminderung der Umdrehungszahl bei seiner Turbine entgegenstehen, sind anscheinend Herrn Riedler nicht unbekannt. Denn sonst hätte er in seinem Vortrag nicht den Vorschlag gemacht, bei einer Schiffsturbine mit zwei Geschwindigkeitsstufen das zur Überführung des Dampfes aus einer Stufe in die andere dienende Leitrad in entgegengesetztem Sinne mitlaufen zu lassen. Er erhält hierbei ein günstigeres Verhältnis zwischen Dampf- und Umfangsgeschwindigkeit und auch ebenso wie Parsons einen geschlossenen Dampfstrom. Durch seitliche Beaufschlagung wie bei Laval wird der axiale Schub der Schraube aufgehoben. Die Welle des Leitrades ist durch die Welle der Triebräder hindurchgesteckt. Jede Welle trägt eine Schraube. Begründet wurde die Anordnung allerdings damit, daß die Schrauben voneinander unabhängig seien und in ihrer Wirkung besser kontrolliert werden könnten als zwei auf derselben Welle sitzende Schrauben.

Die Anordnung mit rotierenden Leiträdern und durcheinander gesteckten Wellen ist ebenso naheliegend wie für größere Maschinen praktisch unbrauchbar. Sie ist bereits auch in unserer Marine mehrfach erwogen, — das Beispiel der Torpedos gab ja eine naheliegende Anregung — aber wegen der konstruktiven Schwierigkeiten fallen gelassen.

Aber selbst wenn man diese Konstruktion zugibt, so ist ein Fortschritt noch nicht erreicht. Selbst bei vier Schrauben brauchen wir zwei Vorwärts- und zwei Rückwärtsturbinen. Die Anordnung der letzteren bringt bei der vorerwähnten Konstruktion weitere Schwierigkeiten. Bei einer größeren Anzahl von Schrauben vermehrt sich die Anzahl der Turbinen entsprechend, oder eine Welle muß wieder mehrere Schrauben erhalten. Noch nicht gelöst ist dann aber die für ein Kriegsschiff unerläßliche Frage, wie eine Marschgeschwindigkeit mit wirtschaftlichem Dampfverbrauch erreicht werden soll. Die Erfüllung dieser Forderung führt entweder zur Geschwindigkeitsabstufung mit komplizierten Düsenkonstruktionen oder zur weiteren Unterteilung der Turbinen. Nach dem vorher Gesagten ist es klar, daß auf diese Weise nie ein wirtschaftlicher Dampfverbrauch erreicht werden kann. Herr Riedler würde also die Nachteile, die er bei Parsons hervorhebt, in den Kauf nehmen müssen, ohne dessen Vorteile zu erreichen.

Ein unwirtschaftlicher Dampfverbrauch hebt auch den etwa erreichbaren Gewinn an Raum und Gewicht völlig auf, da derselbe für die Vermehrung des Kohlenvorrats verwendet werden muß.

Die Gewichtsersparnis bei der in der Diskussion erwähnten Kreuzeranlage mit acht Parsons-Turbinen beträgt gegenüber Kolbenmaschinen etwa 100 Tonnen einschließlich der Ersparnis durch den Fortfall der Panzerglocke. Wie weit eine einigermaßen gleichwertige Anlage mit Riedler-Stumpf-Turbinen hiermit wetteifern kann, ist nur an der Hand eingehender Entwürfe zu beurteilen; die bisherigen reichen hierfür nicht aus. Soviel lassen sie jedoch erkennen, daß bei Erfüllung aller Forderungen

hinsichtlich Manövrierfähigkeit und Berücksichtigung des Kohlenverbrauchs eine solche Anlage mit Riedler-Stumpf-Turbinen nicht leichter werden kann.

Die Raumausnutzung ist bei Parsons unvergleichlich günstiger, da seine Turbinen sowohl in der Länge wie in der Höhe sich den Schiffsräumen auf Kriegsschiffen, namentlich kleinen Kreuzern, besser anpassen. Dies gilt besonders auch hinsichtlich der Montage. Für dieselben muß man bei Riedler-Stumpf-Turbinen stets einen gewissen Raum in der Längsrichtung der Turbinen freihalten, während für Parsons-Turbinen der erforderliche Platz in der Höhe stets gegeben ist.

Wie weit die Parsons-Turbine die Forderungen, die an einen Kriegsschiffsmotor gestellt werden müssen, erfüllen kann, wird ja die nächste Zukunft lehren. Als Motor für Handelsdampfer und namentlich Schnelldampfer kann ihr schon heute eine günstige Prognose gestellt werden.

Wenn ich auf Grund der gesamten vorstehenden Ausführungen zu einem Endurteil kommen darf, so ist es im Gegensatz zu Herrn Riedler folgendes:

1. Überall, wo es darauf ankommt, einen unter den verschiedenartigsten Verhältnissen wirtschaftlich arbeitenden Motor zu besitzen, ist die reine Druckstufenturbine am geeignetsten.

2. Von allen Druckstufenturbinen ist die Parsons-Turbine zur Zeit technisch am vollkommensten entwickelt und praktisch am meisten erprobt, daher zur unbedenklichen Verwendung geeignet. Verbesserung derselben, sowie Schaffung noch vollkommener Konstruktionen ist natürlich nicht ausgeschlossen. Jedoch ist hierbei zu bedenken, daß jede wesentliche Verminderung der Druckstufenzahl die in obigem skizzierten konstruktiven und wirtschaftlichen Nachteile mit sich bringt.

3. Die Riedler-Stumpf-Turbine, namentlich in ihrer einstufigen Form, wird bei weiterer technischer Vervollkommnung, längerer einwandfreier Erprobung und billigerer Herstellung sich voraussichtlich überall dort ein Feld erobern, wo es vor allem auf niedrige Anschaffungskosten ankommt. Unter dieser Einschränkung ist auch ihre Verwendung als Schiffsmotor nicht ausgeschlossen. Wesentlich wird zur Erweiterung ihres Absatzgebietes die Lösung der Frage beitragen, ob und inwieweit sie im stationären Betriebe bezw. bei gleichbleibender Umlaufszahl im Dampfverbrauch mit der Parsons-Turbine konkurrieren kann. Ebenso wird sie sich im Falle der Bewährung bei längerem Betriebe voraussichtlich ein Absatzgebiet als Antriebsmaschine von Schiffsdynamos verschaffen.

Wenn hiernach der Riedler-Stumpf-Turbine auch keine führende Rolle zufallen dürfte, so ist es doch immerhin mit Freuden zu begrüßen, daß sich in ihrer Konstruktion der erste Schritt zu einem selbständigen Vorgehen Deutschlands auf dem Gebiete des Turbinenbaus darstellt. Weitere, vielleicht erfolgreichere Schritte werden folgen und uns der Erfüllung des Wunsches näher bringen, die deutsche Technik auch auf diesem Gebiet in führender Stellung zu sehen. Gerade dieser Wunsch muß uns jedoch m. E. davor bewahren, die Unsumme theoretischer und praktischer Arbeit, pekuniärer Opfer und wirklicher Erfolge zu verkennen, die in der jahrzehntelangen Entwicklung der Parsons-Turbine steckt.



Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1904 in der Kammer der Deputierten.

Die Verhandlungen der Kammer der Deputierten über den Haushaltsvoranschlag der französischen Marine sind in den letzten November- und ersten Dezembertagen geführt worden. So heftig die Anklagen waren, die als Vorspiel der Budgetberatung gegen den Marineminister, Herrn Camille Pelletan, zum größten Teil aus den Reihen der Regierungsmehrheit gerichtet wurden, hat jener doch trotz der nicht überall hinreichenden Rechtfertigung seiner Verwaltung, und trotzdem er sich einige Blößen gab, das Feld behauptet.

Wie üblich, war der Bericht des Budgetausschusses eine umfassende marinepolitische Arbeit, die in diesem Jahre von einem Abgeordneten verfaßt ist, der nicht nur zum ersten Male der Kammer angehört, sondern sich auch bis zu seiner Wahl zum Berichterstatter nachweislich nicht mit Marineangelegenheiten befaßt hat. Umsomehr muß man den Fleiß bewundern, mit dem sich Herr Messimy in das ihm ganz fremde Gebiet hineingearbeitet hat. Wenn er sich im großen und ganzen zum Mundstücke des Ministers gemacht hat, dem er für seinen Wahlerfolg verpflichtet ist, und dem er seinen Bericht zur Begutachtung vor der Veröffentlichung vorgelegt haben soll, so hat er doch auch eigene Ansichten und Urteile zum Ausdruck gebracht. Herr Messimy steht erst im 34. Jahre, er war aktiver Jägeroffizier und nahm unlängst seinen Abschied als Hauptmann. Seiner politischen Richtung nach ist er radikalsozialistisch, also politischer Freund Pelletans.

In der Einleitung seines Berichtes beschäftigt sich Herr Messimy in der gewohnten Weise mit Vergleichen über das Anwachsen des Marinebudgets der Hauptseestaaten im Verhältnis zum französischen. In den letzten fünfzehn Jahren hat sich das französische Marinebudget um ein Drittel, das englische, deutsche, russische und das der Vereinigten Staaten je um mehr als das Doppelte vermehrt. Für Frankreich ist die Steigerung durch Vermehrung der Indiensthaltungskosten, Entwicklung der Materialreserven, Verteuerung der Neubauten, Aufbesserung der Gehälter und Löhne und schließlich durch die Annahme einer Marinepolitik verursacht, die ein Anwachsen der Ausgaben für die Marine nach sich zieht.

Welchen Erfolg hat nun die Vermehrung der Ausgaben für die Flotte gehabt?

Im Jahre 1898 zur Zeit des Faschodafalles standen die Verhältnisse so, daß nach Abzug aller veralteten und minderwertigen Schiffe unter 10000 t Wasserverdrängung Frankreich 16, England 28 Linienschiffe besaß, zur Zeit 19 gegen 40 und nach Durchführung des Flottengesetzes im Jahre 1907 25 gegen 48. Bei den Panzerkreuzern tritt das Zurückbleiben der französischen Flotte noch stärker hervor; 1898 hatte Frankreich 6 ganz neue Panzerkreuzer, denen England keinen einzigen entgegenzustellen hatte, jetzt stehen 10 französische gegen 14 englische und im Jahre 1907 werden 13 französischen Panzerkreuzern 32 englische gegenüberstehen.

Diese Gegenüberstellung der Stärkeverhältnisse gibt dem Verfasser Veranlassung, seine Ansichten über die von Frankreich zu wählende Seekriegführung und demgemäß

zu befolgende Marinepolitik ganz im Sinne des Marineministers Pelletan und der jungen Schule auszusprechen:

„Haben wir den Frieden an der Seeseite dadurch gesichert, daß wir mit großen Kosten Geschwader bauen, die ganz der englischen Auffassung des Seekrieges entsprechen, die bestenfalls unseren Gegnern keinen Schaden antun können, wahrscheinlich aber ihm Gelegenheit bieten würden, in einer einzigen Schlacht die ganze Seemacht Frankreichs zu vernichten? Nein!

Dagegen bilden unsere Kreuzer, auch wenn es dreimal weniger wären, als die Engländer haben, eine ständige heilsame Warnung; das bloße Vorhandensein von zehn Panzerkreuzern großen Verwendungsbereiches, die nicht an die Küsten gebunden, den englischen Handel auf dem Atlantischen Ozean lahm legen, wenn nicht ganz aufheben könnten, macht jede Möglichkeit eines Krieges gegen uns der ernstesten Erwägung wert.

Als Ergänzung fordert diese französische Auffassung des Seekrieges, wie schon so oft wiederholt ist, daß es kaum nochmals hervorgehoben zu werden braucht, zahlreiche Unterwasser- und Torpedobootsflottillen.

Da die Kammer hierüber der Marineverwaltung keinen Zweifel gelassen hat, so ist, wenn keine Störung der eifrig betriebenen Bauten eintritt, Aussicht vorhanden, daß in wenigen Jahren bewegliche Verteidigungen nicht nur die französischen Küsten, sondern auch die von Tunis, Algier und die überseeischen Stützpunkte schützen werden.

Das Unterwasserboot, das augenscheinlich für eine offensive Seemacht, die große Seesiege erringen und Eroberungen machen will, nur eine mittelmäßige Waffe darstellt, dient im Gegenteil gleichzeitig den Absichten einer friedlichen Politik, wie der unseren und der Eigenart unserer Rasse, der die reine Defensive widersteht. Die Zukunft unserer Seemacht liegt vor allem im Unterwasserboot. Das Unterwasserboot gestattet uns tatsächlich und würde uns besonders in Zukunft wenn nötig sofort gestatten, unsere unvergleichliche geographische Lage auszunutzen, indem es die beiden Hochstraßen des Seeverkehrs, den Kanal und den Ozean, versperrt, einen breiten gefahrdrohenden Gürtel schafft und auch einige hundert Meilen fern von unseren Küsten die Vernichtung bis in die bestgeschützten Häfen, bis ins Innerste der sichersten Zufluchtsstätten trägt. Es hat außerdem den Vorteil der Billigkeit gegenüber den Schlachtschiffen, hundert Unterwasserboote sind nicht teurer als eine Linienschiffsdivision (drei Schiffe)."

Man glaubt aus diesen Zeilen fast wörtlich die Ausführungen zu vernehmen, die ein höherer Schiffbaubeamter der französischen Marine, der sich hinter der Bezeichnung de Maconge verbarg, zu Anfang dieses Jahres in einem Aufsatz machte, der zuerst in der Revue de Paris, dann als selbständige Schrift unter dem Titel „La flotte utile“ erschien. Aus dieser und anderen auszugsweise im Bericht gegebenen ähnlichen Meinungsäußerungen zieht Herr Messimy den Schluß, daß sich zur Zeit in den Anschauungen über Seekriegsführung eine vollständige Umgestaltung, um nicht zu sagen Revolution, vollzieht.

Es dürfte daher angezeigt sein, hier einzuschalten, wie die Ausführungen de Maconges von anderer Seite beurteilt sind. Michel Mérys nimmt im Journal des Débats zu ihnen Stellung. Maconge stellt im ersten Teil seiner Schrift ein

System auf, das heutzutage noch Niemand anwendet. Er habe seine Gedanken aus dem Werk des Admiral Fournier „La flotte nécessaire“, das dieser heute vielleicht nicht mehr veröffentlicht haben würde, geschöpft und des weitern sich zu den ausschließlichen Anhängern des Kaperkrieges bekannt, in deren vordersten Reihen bekanntlich Herr Pelletan glänze. Admiral Fournier habe die aus Panzerschiffen und Avisos zusammengewürfelte Flotte durch gleichartige Panzerkreuzergeschwader ersetzen wollen, die er zum Kampfe gegen die feindlichen Schiffe für ausreichend hielt, de Maconge verzichte auf Geschwader und auf Seeschlachten und wolle die Flotte aus Panzerkreuzern bilden, mit der alleinigen Aufgabe des Handelskrieges.

Herr Mérys gibt de Maconge darin Recht, daß der Handelskrieg gegen England und auch gegen Deutschland möglich ist und namentlich für England eine schwere Drohung bedeute, daß die Entwicklung der Unterwasserboote die Blockade der französischen Häfen verhindern und den Handelszerstörern freies Ein- und Auslaufen gestatten wird, daß die Stützpunkte in den Kolonien in Verteidigungszustand gesetzt, die Zahl der Panzerkreuzer vermehrt und die Entwicklung des Unterwasserbootes kräftigst gefördert werden müsse.

Falsch dagegen sei die Annahme des Herrn de Maconge, ein Seekrieg lasse sich ohne Kampf führen. Die französischen Kreuzer könnten sehr wohl von den englischen zum Kampf gestellt werden, denn die Geschwindigkeit sei die unzuverlässigste Eigenschaft des Schiffes. Die Anhänger der Geschwindigkeit bis zum äußersten behaupten, daß England jedem französischen ein stärkeres Linienschiff entgegenbaue, sie verschweigen aber, daß es jedem schnellen einen schnelleren Kreuzer entgegenstellen wird. Ob im Linienschiff-, ob im Kreuzerbau, das reiche England werde Frankreich stets überflügeln. Wenn die Panzerkreuzer auch den englischen Handel bedrohen, was wollen sie machen, wenn die englische Flotte beispielsweise bei der Mobilmachung die Überführung des algerischen Armeekorps nach Frankreich verhindern will?

Außerdem stellten aber England und Deutschland nicht die Type der möglichen Gegner Frankreichs dar. Frankreich habe als Kolonialmacht allerorten Berührung mit anderen Mächten, die weder die insulare Lage, die Nähe und den Seehandel Englands noch die gemeinsame Landgrenze Deutschlands haben, gegen die also der Kreuzerkrieg nicht angebracht sei. De Maconge betont selbst, daß Frankreich die Flotte seiner Politik haben müsse. Diese Politik fordere aber, daß Frankreich gegen alle Kriegsmöglichkeiten gerüstet sei, es dürfte also, so lange die möglichen gegnerischen Flotten aus Linienschiffen, Kreuzern und Torpedobooten beständen, nicht einseitig einen Typ, den Kreuzer, seiner Flotte einreihen.

Der Radikalismus und die Einseitigkeit des Systems de Maconge müsse ernstlich bekämpft werden.

Wenn Herr Messimy auch besonders betont, daß jede Nation, die Selbstachtung hat und ihre Stimme im Rate der Völker vernehmbar machen, ihre Selbständigkeit erhalten will, nie auf Seemacht verzichten kann, so bekennt er sich doch zu einer Marinepolitik der Entsagung. Frankreich muß sich bescheiden, es kann keinen großangelegten Angriffskrieg führen, es muß England gegenüber, das trotz der in letzter Zeit erfolgten politischen Annäherung beider Staaten doch immer noch der Maßstab für die maritimen Bedürfnisse Frankreichs ist, in der Verteidigungsstellung

bleiben. Daran ändert auch der Umstand nichts, daß in Marinekreisen die Ansicht herrscht, Frankreichs Erfolge auf dem Gebiete der Unterwasserfahrt habe England eine höhere Meinung von der Gefahr beigebracht, die Frankreichs Seerüstung bedeute, und daher zur Annäherung geführt.

Herr Millevoye gab dieser Ansicht unlängst in „La Patrie“ Ausdruck. Bekanntlich hatten französische Unterwasserboote während der Anwesenheit der englischen Eskorte für das italienische Königspaar auf der Reede von Cherbourg Übungen gemacht und waren dabei unter den englischen Schiffen durchgetaucht.

„Seit achtundvierzig Stunden“, schreibt Herr Millevoye, „schlagen die Herzen in England etwas schneller, nicht aus Vertrauen oder Freude, nein aus Unruhe und Angst, aus der morgen schon der Schrecken werden kann. Das bedeutet für Frankreich, das von der unaufhaltsamen Entwicklung der englischen Seemacht überflügelt wird und erdrückt zu werden droht, Vergeltung!

Diese Feststellung ist für unsere Vaterlandsliebe ebenso erfreulich wie für die Friedensfreunde. Sie wird den Diplomaten, die auf Suche nach neuen Faschodas sind, heilsame Gedanken einflößen, sie wird die Entschließungen des Foreign Office der Mäßigung und Klugheit zugänglich machen. Die Besserung des englisch-französischen Verhältnisses wird fester gegründet sein auf der Entwicklung der Unterwasserboote als auf den Reden des Herrn d'Estournelles.“

Die englische Fachpresse bescheinigt dagegen umgehend die Selbstbeschränkung, die sich in Herrn Messimys Bericht ausspricht. Vor zehn Jahren noch seien die englischen Marineschriftsteller gewohnt gewesen über den Kanal nach der Flotte auszuschauen, die der stärkste Wettbewerber Englands war, jetzt hätten sie gelernt nach Deutschland und Rußland, zeitweilig wohl auch nach den Vereinigten Staaten Ausguck zu halten. Herr de Lanessan habe im Jahre 1900 das gründlichste Bauprogramm für die französische Flotte zum Gesetz gemacht. Dies würde, wenn auch widerwillig, von Herrn Pelletan ausgeführt, doch sei eine große Verzögerung, ja fast ein Stillstand eingetreten und die ursprünglich beabsichtigte Gleichartigkeit der Schiffe aufgegeben worden. „Zur Zeit nimmt die französische Marine, obwohl sie eine hochbedeutsame Streitmacht ist, nicht den ihr zukommenden Rang unter den übrigen Marinen ein. Das Land leidet an finanziellen Schwierigkeiten; es sind aber Aussichten auf Besserung vorhanden, und ein freundlicheres Verstehen mit England wird viel Gutes mit sich bringen.“

Herr Messimy preist dann am Schluß seiner Einleitung die „fruchtbare Reformperiode“, in die seit acht Jahren dank des Vorgehens der Minister die Marine eingetreten ist, eine Ansicht, die im Seeoffizierkorps wenig Zustimmung finden wird, namentlich soweit sie sich auf den augenblicklichen Amtsinhaber bezieht, dem, wie wir weiter hinten sehen werden, verschiedene Abgeordnete die Nichtausführung von Verbesserungen vorwerfen, die er selbst als Berichterstatter und Abgeordneter von seinen Amtsvorgängern dringend verlangt hat.

Herr Messimy folgt hierin übrigens seinem großen Vorbilde. So sehr er auch das Geschaffene anerkennt, so verwahrt er sich doch dagegen, daß nun nichts mehr zu bessern sei. Er behandelt nacheinander die Arsenale und ihr Personal, die fertige Flotte und ihr Personal und die Gesamtverwaltung der Marine. Es würde

zu weit führen, dem Berichterstatter in die Einzelheiten zu folgen. Er gibt in jedem Falle kurz die geschichtliche Entwicklung, den gegenwärtigen Zustand und seine Verbesserungsvorschläge. Wenn die oben erwähnte Annahme einer vorherigen Durchsicht des Berichtes durch den Marineminister zutrifft, so würden wir es hier mit den an maßgebender Stelle herrschenden Anschauungen zu tun haben, was für die Beurteilung zu beachten wäre.

Für die Arsenale fordert Herr Messimy, wie schon mancher vor ihm, die Trennung der Landdienste, also Werft, Lazarett u. dgl. von der Flotte und, hierin geht er weiter, einen eigenen Oberwerftdirektor; auf den Werften eine wirtschaftlichere Ausnutzung der Werkstätten und Menschen nach dem Muster großer moderner Industriewerke, und schließlich, wie Herr Lockroy in seinem letzten Budgetbericht, Spezialisierung der Werften für gewisse Zweige: Lorient und Brest für den reihenweisen Bau großer Schiffe, Rochefort für Torpedofahrzeuge, Cherbourg und Toulon für Unterwasserboote, außerdem aber als Ausrüstungs- und Instandhaltungswerften für die Geschwader. Das Beamten- und Militärpersonal der Werften soll nach Möglichkeit verringert werden.

Bei der fertigen Flotte und ihrem Personal sind dem Berichterstatter vornehmlich die Flottenstammdivisionen (dépôts d'équipages de la flotte) ein Dorn im Auge, da eine große Zahl von Menschen dort fest an Land sitzen. Sie sollten lediglich Geschäftszimmer zur Aufnahme der Personalien sein, und dies ließe sich erreichen, wenn anstatt der immerwährenden nur zwei- oder dreimal im Jahre Einstellungen von Seedienstpflichtigen stattfänden. Denselben Gedanken entwickelte schon Herr Pelletan in der Begründung des Haushaltsentwurfes, und Herr de Lanessan hat ihn in dem noch immer nicht verabschiedeten Gesetzentwurf über die Seeeinschreibung festgelegt. Auch vom Standpunkte einer genügenden Versorgung der Schiffe mit Mannschaften erscheint diese Maßregel notwendig. Die neuen Linienschiffe und Panzerkreuzer erfordern je über hundert Mann mehr als die alten. Die Marine leidet schon heute an Mannschaftsmangel, ohne Abhilfe droht eine „Krise der Schiffsbesatzungen".

Um ohne Überschreitung der jetzigen Kopfstärke diesen erhöhten Anforderungen gerecht zu werden, schlägt Herr Messimy vor, die Takler, Geschützführer, Füsiliere und Torpedoleute auf modernen Schiffen auszubilden, ferner die Probefahrten neuer Schiffe abzukürzen und die Einstellung von Eingeborenen der Kolonien auf den dort befindlichen Schiffen zu fördern.

Für das Seeoffizierkorps stellt Herr Messimy als fernes Ideal gemeinsames Hervorgehen aus den Mannschaften hin. Bis dies eintritt, verlangt er, daß die auf dem Fähnrichsschulschiff eingeschifften früheren Seekadetten, Zöglinge des Polytechnikums und Obermaate den gleichen Rang haben sollen. Das Seekadettenschulschiff „Borda", das den alten Anschauungen in der Marine, den Kastengeist des Seeoffizierkorps großzuziehen, wunderbar entsprach, soll aufgegeben und die Schule an Land verlegt werden. Dadurch wird die Besatzung auch für andere Zwecke frei. Die Einführung des „Korvettenkapitän" wird befürwortet, schon um der Stagnation des Aufrückens vorzubeugen, die sicher eintreten muß, da bei der bedauerlichen Kurzsichtigkeit der Marineverwaltung schon jetzt 130 Leutnants zur See über den Etat vorhanden sind, die in zwei Jahren auf 220 angewachsen sein werden. Der Tod von vier Vizeadmiralen

in Kommandostellen im laufenden Jahre und die praktische Unverwendbarkeit mancher anderen gibt dem Berichterstatter Anlaß, Herabsetzung der Altersgrenzen für Flaggoffiziere unter gleichzeitiger Beschränkung ihrer Zahl zu verlangen. Um die einer ersprießlichen Tätigkeit schädlichen nur zwei- oder gar nur anderthalbjährigen Kommandos im Generalstabe der Marine und auf den Schiffen der Reserve verlängern zu können, wünscht der Berichterstatter für diese Kommandos Anrechnung auf die Fahrzeitsbedingungen. Bemerkenswert ist der Nachdruck, den Herr Messimy hier und an anderen Stellen auf die gute, verwendungsbereite Unterhaltung der Schiffe in Reserve legt.

Über die Marine-Ingenieurfrage äußert er sich, nachdem er die Fusion mit dem Seeoffizierkorps in der englischen und nordamerikanischen Flotte kurz gewürdigt hat, dahin, daß eine solche Maßnahme zur Zeit in Frankreich keinen Vorteil bringen würde, daß man erst, wenn alle Offizierkorps sich aus dem Mannschaftsstande ergänzen werden, zu fruchtbaren Ergebnissen kommen werde. Er verlangt jedoch, daß die Zahl der Stellen mit Stabsoffiziersrang denselben Prozentsatz beim Marineingenieurkorps wie beim Seeoffizierkorps einnehmen, womit dann die Gleichstellung im Gehalt, das bei ersteren jetzt höher ist, Hand in Hand gehen soll. Eine Vermehrung des Korps gestattet die Finanzlage nicht, fehlende Ingenieure müssen durch Obermaschinisten ersetzt werden. Um eine gleichartige Ausbildung zu erzielen, wäre eine Marine-Ingenieurschule einzurichten.

Die für das Jahr 1904 geplante Verteilung der Seestreitkräfte hält der Berichterstatter für einen Fortschritt gegen jetzt. Die gleichstarke Besetzung des Nord- und Mittelmeergeschwaders hält er dagegen in Anbetracht des Grundsatzes der Vereinigung der Kräfte für bedenklich. Bei den heutigen Verhältnissen dürfte es sich vielleicht empfehlen, das Gros der Linienschiffe nach dem Ozean zu verlegen. Bezüglich der Auslandsschiffe vertritt Herr Messimy den Standpunkt, daß die gefechtsuntüchtigen Schiffe verschwinden und durch wenige vollkräftige Panzerkreuzer ersetzt werden müßten: „Die Flagge wird besser durch seltene Besuche von Schiffen anerkannten Gefechtswertes vertreten als durch die ständige Anwesenheit kleiner gefechtsuntüchtiger Fahrzeuge, die beim Ausbruch des Krieges eine leichte Beute des Feindes werden.“ Die so in Fortfall kommenden kleinen Kreuzer würden die Mittel zur Unterhaltung starker beweglicher Verteidigungen in den Kolonien frei machen. Bei dieser Gelegenheit lehnt der Berichterstatter den von einem anderen Abgeordneten gemachten Vorschlag, auch die bewegliche und die feste unterseeische Verteidigung der Kolonien ebenso wie die Landverteidigung dem Kolonialminister zu übertragen, mit der Begründung ab, daß dies die Bildung einer Kolonialmarine zur Folge haben würde, in der der Wunsch nach Selbständigkeit bald entstehen müßte.

Die Schiffe in Reserve werden zum Teil weiter unterhalten, auch wenn sie schon lange keinerlei militärischen Wert haben. So führt z. B. 20 km von Brest die Reserve von Landevennec ein beschauliches Dasein, das aber immerhin jährlich etwa 150 000 Mark kostet. Zu ihr gehört auch der 1866 von den Vereinigten Staaten gekaufte Panzer „Onondega“, den diese schon damals als unbrauchbar abstießen, der aber im Jahre 1898 noch mit Kleinartillerie modernster Schnellader versehen ist.

Durch rechtzeitiges Abstoßen solcher als gänzlich kriegsunbrauchbar erkannter alter Kähne und durch Abkürzung der Probefahrten der Neubauten würden sich bedeutende Ersparnisse an Geld und Menschen erzielen lassen.

Ebenso wie die Organisation in den Kriegshäfen will Herr Messimy auch die des Marineministeriums dahin ändern, daß eine Generaldirektion der im Bau befindlichen Flotte geschaffen wird, deren Vorstand für alle Neubauten, Umbauten, Ausbesserungen und alle sonst den Werften zufallenden Arbeiten zuständig ist, also Technisches und Konstruktionsdepartement vereinigt.

Einen ganz neuen Plan entwickelt der Berichterstatter für die Organisation des Marinebauingenieurkorps. Er will in diesem die Schiffbauingenieure, die zur Geschützkonstruktion von der Kolonialartillerie geborgten Offiziere, die Seeoffiziere und Marineingenieure, die bei dem Torpedowesen kommandiert sind, und die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten geborgten Hafenbauingenieure vereinigen, die in drei oder vier Zweige, etwa Schiffbau, Maschinenbau, Elektrizität, Artillerie und Torpedos zu gliedern wären.

Daß die Rechnungslegung der einzelnen Schiffe in Zukunft zur Beurteilung ihrer Wirtschaftlichkeit dienen soll, begrüßt Herr Messimy als eine vorzügliche Neuerung des Ministers Pelletan.

Dagegen gab das Sanitätswesen Anlaß zu einem Abstrich von 16 000 Mark, um den Minister zu einer Untersuchung der wirklichen Bedürfnisse zu veranlassen. Zur Zeit kostet die Ausbildung eines Arztes dem Staate etwa 15 000 Mark. Jährlich werden 15 Anwärter eingestellt und für diese außer den Universitätsprofessoren noch 36 Marineärzte und Apotheker als Lehrer kommandiert, fünf Schulen unterhalten.

Hinsichtlich eines Bauprogramms auf lange Zeit hinaus steht Herr Messimy auf dem Standpunkt der Begründung des Haushaltsentwurfes. Ein Programm an sich hält er aber für nützlich, um eine gleichartige Flotte zu bekommen und den Einfluß des häufigen Wechsels im Ministerium auf die Gestaltung der Flotte auszuschalten. Dagegen dürfe man nicht die geringfügigsten Einzelheiten der Schiffe gesetzlich festlegen, und man müsse sich hinsichtlich der Gleichartigkeit nur auf so viele beschränken, als gleichzeitig in Frankreich angesichts der Leistungsfähigkeit der Werften und der Finanzkraft auf Stapel gelegt werden könnten, nämlich auf eine Division von drei Schiffen.

Über den Stand der Neubauten nach dem Flottengesetz vom Jahre 1900 erfahren wir, daß die im Etat L gegebenen Vollendungsfristen möglicherweise noch Verzögerungen erfahren werden, da im Oktober noch für einzelne Schiffe weder die Geschütztürme noch die Kessel vergeben waren.

Es sollen in die fertige Flotte eintreten Linienschiffe: „République", November 1905, „Patrie", Mai 1906, „Liberté" und „Justice", November 1906, „Vérité" Januar 1907, „Démocratie", Ende 1907, also ein Jahr nach der gesetzlichen Frist. Dabei werden „République" und „Patrie" ganz gleichartig und ohne Änderung des ursprünglichen Planes gebaut, die übrigen vier werden untereinander gleichartig, aber etwas größer als die ersten zwei, und erhalten anstatt der achtzehn 16,5 cm-S. K. dieser zehn 19,4 cm-Geschütze. Von den Panzerkreuzern treten in Dienst „Léon Gambetta", Mai 1904, „Victor Hugo", Juli 1905, „Jules Ferry", August 1906, „Jules Michelet", Juli 1907; „Ernest Renan" soll Ende 1907 fertig sein. Wenn dies eintritt, so würde

„Jules Michelet“ bereits veraltet sein, wenn er zum ersten Mal Flagge und Wimpel heißt.

Die Angaben über „Ernest Renan“ weichen von den vorjährigen insofern ab, als die Maschinenleistung auf 36 000 indizierte Pferdestärken herabgesetzt, die Wasserverdrängung ein wenig vergrößert und die Bestückung der des „Jules Michelet“ gleich ist, vier 19,4 cm, zwölf 16,5 cm-S.K., zweiundzwanzig 4,7 cm-S.K. und zwei 3,7 cm-R.K.

Die Torpedobootsjäger sind mit Ausnahme von zweien alle im Bau und werden voraussichtlich rechtzeitig fertig, ebenso die Torpedoboote. Die Bauzeit dieser ist durch die Vergrößerung des Typs etwas länger geworden.

Von den 18 Unterwasserbooten des Etats für das Jahr 1903 sind erst sechs kürzlich in Bau gegeben.

Im ganzen kommt der Berichterstatter zu dem Schluß, daß die im Flottengesetz angenommenen Baukosten um etwa 27 Millionen Mark und die Bauzeit um ein Jahr überschritten werden wird.

Über den neu verlangten Panzerkreuzer verliert Herr Messimy kein Wort.

Die Umbauten der Linienschiffe und Küstenpanzer „Amiral Baudin“, „Formidable“, „Courbet“, „Redoutable“, „Dévastation“, „Terrible“, „Caiman“, „Indomptable“, „Requin“, „Hoche“ haben den Ansatz um 8 Millionen Mark überschritten, Linienschiff „Marceau“ und Küstenpanzer „Furieux“ sind noch im Umbau oder Probefahrt, „Neptune“, „Magenta“, „Amiral Duperré“, die nach dem Programm vom Jahre 1896 ebenfalls umgebaut werden sollten, sind noch nicht in Angriff genommen.

Über den Stand der Arbeiten der Küstenverteidigung, Ausstattung der Kriegshäfen in Frankreich und den Kolonien gibt Herr Messimy genaue Auskunft, indem er nicht nur die dem Marine-, sondern auch die dem Kriegs- und Kolonialministerium zufallenden Arbeiten behandelt.

Die Befestigungsarbeiten in Cherbourg sind ziemlich vollendet, doch müssen die Armierungsarbeiten noch ausgeführt werden, in Biserta ist dies zu $^{3}/_{4}$ der Fall, es werden noch zwei Jahre bis zur Vollendung vergehen. Die für Hafeneinrichtungen und Verbesserungen seit dem Jahre 1901 verbrauchten Summen lassen ziemlich sicher erkennen, daß die durch Gesetz festgelegten Arbeiten bis 1911 nicht beendet sein werden. Für Biserta sind 3,2 Millionen Mark gefordert, so daß die Vollendung der Werftanlagen bis 1905 zu erhoffen ist.

Über die Wichtigkeit der Ausgestaltung der Stützpunkte äußert sich Herr Messimy dahin: Wenn schon darüber kein Zweifel bestehe, daß in Dakar und Saigon ein Zufluchtsort und Operationsbasis für die Flotte geschaffen werden müsse, so liege die Frage doch anders mit Diego Suarez und Fort de France, noch mehr mit Numea. Letzteres würde nur als Stützpunkt für einen Angriffskrieg gegen Australien in Frage kommen, und wo solle Frankreich die Schiffe dazu hernehmen? Das beratende Komitee für die Kolonien hat daher auch entschieden, daß die Verteidigungsanlagen in Numea nicht fortgeführt werden sollen.

Ähnlich wie Numea gegen die australischen würde Diego Suarez auf Madagaskar nach Ansicht des Berichterstatters eine vorzügliche Angriffsstellung gegen die afrikanischen und indischen Kolonien abgeben, aber auch hier fehle es Frankreich an den

nötigen Seestreitkräften. Die strategische Lage dieses Punktes würde seinen Besitz für Frankreich stets wertvoll machen, namentlich wenn es in Zukunft etwa imstande sei, ein auch auf Angriff eingerichtetes Geschwader im Indischen Ozean zu unterhalten. Zur Zeit aber sei Diego Suarez keine Geldopfer wert.

Über die Antillen sind auch zwei Lehrmeinungen vorhanden. Die eine hält die französischen Interessen dort für zu geringfügig und hält dafür, daß Frankreich im Kriegsfall mit einer europäischen Macht gut tun würde, Feindseligkeiten von den Küsten Amerikas fernzuhalten, um dessen Empfindlichkeit nicht zu reizen. Die andere, zu der sich der Berichterstatter bekennt, macht geltend, daß ihre strategische Lage die französischen Antillen zur Beherrschung des Panamakanals befähige, daß sie mit Brest und Dakar ein Dreieck bilden, dessen Seiten innerhalb des Verwendungsbereiches der französischen Kreuzer liegen und die Schiffsstraßen zwischen Amerika und Europa schneiden; daß sie schließlich von Brest oder Dakar abgedrängten Kreuzern als Zufluchtsort dienen können.

Die Entscheidung des Kolonialrates ist dahin gefallen, daß in Fort de France keine neuen Arbeiten anzufangen sind, die in Diego Suarez begonnenen einzuschränken und alle Anstrengungen auf Dakar und Saigon zu richten sind. Auf Réunion und Saintes sollen Werke nicht angelegt werden.

Zum Schluß kommt Herr Messimy noch mit einem Vorschlag heraus, der zur Zeit, als der Übergang der Küstenverteidigung und des Kolonialheeres an den Kriegsminister, der Kolonialverteidigung an den Kolonialminister die Gemüter erregte, schon gemacht wurde: die Schaffung eines Landesverteidigungsministeriums mit einem Verteidigungsrat als Zentralorgan und Leiter, der ähnlich wie der board of the Admiralty aus Parlamentariern zusammenzusetzen sein soll, etwa aus dem Verteidigungsminister als Vorsitzendem, dem Kolonialminister, den Unterstaatssekretären der allgemeinen Verwaltung des Krieges, der Marine und des Kolonialheeres. Diese Lösung dränge dem Berichterstatter sowohl die Rücksicht auf die Verteidigung des Vaterlandes und seiner Kolonien als auf das Budget auf, das durch Vereinigung der drei großen, die Hauptsummen der Staatseinkünfte verschlingenden Verwaltungen des Land-, See- und Kolonialheeres wesentlich entlastet werden könnte durch die erfahrungsmäßig im Großbetrieb sich ergebende Ersparnis an Betriebsunkosten.

In seiner Budgetrede führte Herr Messimy einige Punkte seines Berichtes noch näher aus, noch schärfer hob er die gebotene Selbstbeschränkung Frankreichs auf dem militärischen Gebiet, insonderheit auf dem der Seemacht, hervor. Frankreich sei hier tatsächlich nicht nur bezüglich der Geldmittel, sondern auch, was noch bedeutungsvoller, hinsichtlich der Menschen an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt. Herr Messimy sprach unumwunden und auch unwidersprochen aus und wies an Hand der Geburtsstatistik nach, daß Frankreich nicht mehr Menschen, als zur Besetzung der Schiffe des Flottengesetzes nötig sind, im Frieden auf die Beine bringen kann. Er betonte dabei sehr richtig, daß für die Marine die Friedensbesatzungen das Maßgebende seien, nicht Scharen ungeübter Reserven wären ihr wertvoll, sondern die ständigen mit den Schiffen vertrauten Besatzungen erst verbürgten im Kriegsfalle den Erfolg. Es bliebe daher kein anderes Mittel, als die Menschen besser auszunutzen, als dies bisher geschieht. „Wenn wir nur wollen, können wir ohne Zunahme der Aus-

gaben die gleiche Stärke behalten, ja ich möchte sagen, daß wir tatsächlich unsere wirkliche Stärke erhöhen können, denn dies ist nicht undurchführbar: es genügt, wenn wir aus dem Marinebudget den höchsten Ertrag und die höchste Nutzleistung ziehen."

Die Verhandlungen der Kammer über den Haushaltsvoranschlag wurden durch drei Interpellationen eingeleitet, die den Minister um Aufschluß über die Lage der Marine und die Verbesserungen bitten, die er in der Verwaltung des ihm unterstellten Zweiges des Gemeinwesens auszuführen gedenkt.

Herr E. Lockroy brachte in kurzer Einleitung eine Inhaltsangabe seiner auch in dieser Monatsschrift*) besprochenen Briefe und dann insbesondere die verunglückte Hebung des bei Toulon gesunkenen Torpedobootsjägers „Espignole" zur Sprache. Er warf dem Minister vor, daß er keine Ausschreibung des Hebungsversuches habe ergehen lassen, sondern diese freihändig vergeben habe und noch dazu an zwei Weinhändler, die gänzlich mittellos und sachlich unzuständig gewesen seien. Die Vergebung sei gegen eine lächerlich niedrige Kaution erfolgt, gegenüber dem wertvollen, von der Marine den Unternehmern zur Verfügung gestellten Schiffsmaterial und Bergungsmaterial, mit dem auch gleichzeitig Mannschaften gestellt wurden. Ferner wirft er dem Minister die Amtsentlassung eines Ministerialbeamten als zu Unrecht geschehen vor.

Abgeordneter Chaumet führt, um die Verwaltung Pelletans zu kennzeichnen, einen Fall von Nepotismus an, betont, daß das ordentliche Ausschreibungsverfahren für Lieferungen wenig, die freihändige Vergebung viel benutzt wird, daß ferner eine Verschleppung der Zuschläge dem Staat unnütze Mehrkosten verursache, wie bei der Weinlieferung für Toulon (vergl. Lockroys Briefe über die französische Marine). Wie der Staatssäckel durch unüberlegte Ausgaben belastet werde, zeige das Linienschiff „Amiral Duperré", dieses sei von Toulon nach Brest zum Umbau geschickt, inzwischen habe der Marineminister dies Schiff zum Artillerieschulschiff ausersehen und es von Brest sofort nach Toulon zurückgesandt, damit dort der Umbau und die Einrichtung für seinen Sonderdienst ausgeführt werde. Am ärgsten werde der Staat geschädigt durch Verwendung weitrohriger Wasserkessel auf den Linienschiffen, die je etwa 200 000 Mark mehr kosteten als die erprobten engrohrigen, die durch eine in Dunkel gehüllte Kommission verworfen seien, an der nicht einmal der Generalinspekteur des génie maritime teilgenommen habe.

Die Durchführung des Flottengesetzes sei durch Schuld des Ministers stark verzögert, die Gleichartigkeit aufgehoben, und die Baukosten seien durch zwei- bis dreimalige Änderung der Pläne erhöht worden.

Ein dritter Abgeordneter, Oberstleutnant Rousset, beschuldigte den Minister, in die Rechtsprechung eingegriffen zu haben, indem er nicht nur ein Gerichtserkenntnis aufgehoben, sondern auch die Akten des Falles zu vernichten befohlen habe.

In seiner Erwiderung wandte sich Herr Pelletan vor allen Dingen gegen Herrn Lockroy, der ihn seit Monaten in Zeitungen angreife und nun hier sich darauf beschränke, mit solchen Kleinigkeiten zu erscheinen. Der Minister verteidigte sein Verhalten im „Espignole"-Falle, hielt die Schuld des bestraften Beamten für erwiesen

*) „Marine-Rundschau" 1903, S. 1127.

und verteidigte sein Vorgehen bei der Weinlieferung. Die übrigen, vom Abgeordneten Chaumet vorgebrachten Klagen wollte er bei der eigentlichen Budgetberatung mit den voraussichtlich weiter auftauchenden Fragen zusammen beantworten. Auf die Beschuldigung des Oberstleutnants Rousset stellte Herr Pelletan fest, daß man ihm eine durchaus unvorhergesehene Frage vorlege und daß er morgen antworten würde.

Die Antwort des Ministers hatte Erwiderungen der Interpellanten zur Folge, die Herr Pelletan mit solchem Geschick im weiteren Verlauf der Budgetverhandlung zu beantworten wußte, daß er für den von ihm verlangten Übergang zur Tagesordnung die Mehrheit der Stimmen erhielt.

Die Verteidigung gegen die Angriffe der Klerikalen wegen der Entfernung der Krankenschwestern aus den Marinelazaretten, in denen sie seit über hundert Jahren tätig gewesen waren, wurde dem Minister durch das von ihm erbrachte Beweismaterial leicht. Die Nonnen hatten es verstanden, die ganze Verwaltung an sich zu reißen und ihren Klöstern dem Staate gehörige Vorräte aus den Lazaretten zukommen lassen.

Eine Entschließung der Kammer, die Zentralverwaltung und die Direktionen der Marinepräfekturen durch ein Organisationsstatut neu festzulegen, fand die Zustimmung des Ministers.

Fast alle Redner warfen dem Minister die Verzögerung der Schiffsbauten vor und, außer für die Unterwasserboote, gelang es diesem nicht, diese Vorwürfe von sich abzuweisen, auch erstand aus seinen politischen Freunden ihm kein Verteidiger, auch der Berichterstatter schwieg hierzu und gab auf eine direkte Anfrage zu, daß er in der Unterwasserbootsfrage nicht mit dem Minister übereinstimme. Er hielt es aber doch für nötig, sich in seiner Budgetrede gegen den Vorwurf zu verwahren, er sei dem Minister gegenüber zu nachsichtig gewesen. Es gäbe in der Marine wie in allen großen Staatsdienstzweigen zwei Parteien, die des Fortschritts und die der Routine: für die eine oder die andere müsse man sich entscheiden. „Ich würde, auch wenn ich nicht ein persönlicher und politischer Freund des Herrn Pelletan wäre, dennoch zweifelsohne die Partei des Fortschritts gegen die der Routine ergriffen haben."

Herr Pelletan hat andererseits keinerlei Stellung zu den Reformvorschlägen des Berichterstatters genommen und auf die mehrfach gewünschte Vorlage eines neuen Programms im Jahre 1905 spätestens kein Eingehen gezeigt.

Die Programmfrage wurde von den meisten Rednern gestreift, so auch von dem Herrn Le Moigne, der als Berichterstatter zum Flottengesetz auch unseren Lesern bekannt ist. Aus seiner Rede sei angeführt, daß nach seinen Angaben Frankreich nach wie vor am teuersten baut: Es kostet in Reichsmark die Tonne von „King Edward" 1744,8, „Braunschweig" 1768, „Connecticut" 1936, „Vittorio Emanuele" 1600 (?), „Patrie" 2252, dabei sind die französischen Privatwerften um etwa 5 Millionen bei gleich großen Schiffen teurer als die Staatswerften, in deren Preise allerdings keine Generalunkosten einbezogen sind. Er tritt ebenso wie der Abgeordnete Comte d'Osmoy für die Durchführung des Flottengesetzes und für Gleichartigkeit der Schiffe ein. Er erkennt an, daß die Erhöhung des Kalibers der Mittelartillerie auf den Linienschiffen durch das Vorgehen anderer Seemächte geboten war, bedauert aber, daß dies nicht auf drei Schiffen — einer Division — geschah, da nun einer der neuen taktischen

Verbände nicht gleichartig werde. Herr Le Moigne bittet den Minister, noch vor dem Jahre 1905 ein Programm vorzulegen, damit die gesetzgebenden Körperschaften sich aus voller Kenntnis der Verhältnisse über die maritime Zukunft des Landes aussprechen können.

Comte d'Osmoy ist der Ansicht, daß das Mittelmeer eher Gelegenheit zum angriffsweisen Verhalten biete als die Nordküsten und daß daher die beiden Geschwader nicht gleich stark sein dürften. Ob nun diese Ansicht richtig sei oder nicht, jedenfalls müsse er verlangen, daß die Marine einen Plan hat, nach dem die Schiffsverteilung erfolgt, für jedes auf Stapel gelegte Schiff müsse schon vorher seine künftige Verwendung bekannt sein.

Baron Reille, ein früherer Seeoffizier, verbreitet sich ebenfalls eingehend über den Wert eines Programms, der gerade durch die Klage des Ministers über die Bindung der Finanzen durch die Neubauten, der er gegenüberstehe, ins rechte Licht gerückt werde. „Es ist in der Marine oder in der Industrie nicht möglich, nur für den Tag zu leben . . . die erste Bedingung für eine mächtige Marine ist Folgerichtigkeit, diese haben Sie, Herr Minister, im Oberen Marinerat, im Generalstab der Marine, namentlich wenn Sie den vom Herrn Messimy angedeuteten Weg einschlagen wollen, der zu einer der englischen Admiralität ähnlichen Organisation führt." Als Beispiel führt der Redner auch Deutschland an und äußert die gleiche Ansicht über den Fehler im französischen Flottengesetz, der ich im Dezemberheft dieser Zeitschrift Ausdruck gegeben habe.*) Baron Reille spricht von dem 1898er Gesetz: „Durch dies Gesetz betrat Deutschland einen Weg, auf dem wir ihm nicht haben folgen wollen, indem es mit einem Schlag die zur Durchführung des Gesetzes erforderlichen Mittel verfügbar machte . . ."

Bei dem Kapitel Sanitätswesen wies der Abgeordnete Meslier auf die Verheerungen hin, die die Tuberkulose in der Flotte anrichtet: Auf den Geschwadern starben 11, auf einzelnfahrenden Schiffen 5,92, beim Füsilierlehrbataillon 4,59, bei den Flottenstammdivisionen aber 18,96 vom Tausend, absolut die Hälfte aller in Marinelazaretten Behandelten an dieser Krankheit, die an sich in der Bretagne und Normandie stark verbreitet sei und in dem dort verbreiteten Alkoholismus einen guten Nährboden findet. Die Marine- und Schiffshygiene stände noch weit zurück, so würde noch Fleisch von tuberkulösem oder geimpftem Rindvieh den Mannschaften verabfolgt. Die Marineärzte müßten hygienisch ausgebildet werden. Die Kammer strich 18 000 Mark bei diesem Kapitel, um den Minister zu veranlassen, der Ausbildung des Marinesanitätspersonals näher zu treten.

Einzelne Vorschläge des Berichterstatters haben lebhaften Widerspruch gefunden, so vor allen Dingen die Spezialisierung der Häfen, die wegen der Möglichkeit, in jedem Hafen jedes Schiff auszubessern, zu verwerfen sei. Herr Pelletan hielt seinen Schild über Herrn Messimy, indem er einwarf: „und wenn diese Möglichkeit gewährleistet würde?" worauf der Redner sich einverstanden erklärte, während ein späterer Redner auf das Unwirtschaftliche eines solchen Verfahrens hinwies.

---

*) Die Begründung des Voranschlages usw. siehe „Marine-Rundschau" 1903, S. 1353.

Der Marineminister Pelletan nahm außer den schon erwähnten Malen noch zweimal das Wort. Das erstemal hauptsächlich, um sich gegen die Beschuldigung des unbefugten Eingriffes in die Rechtsprechung zu verwahren. Er hat dies inzwischen auch gegenüber einer Interpellation im Senat tun müssen, die mit Übergang zur Tagesordnung für ihn günstig verlief, wozu auch die inzwischen erfolgte Abgabe der Akten an den Kassationshof behufs Entscheidung des Falles beigetragen haben mag.

Dann nahm er die einzelnen Fragen und Vorwürfe durch. Auf die Organisationsfragen ging er nicht ein, da er im vorigen Jahr sein Programm ausgesprochen habe und keine Angriffe dagegen gehört habe.

Im übrigen sei ihm der Vorwurf gemacht worden, er hielte seine Versprechungen nicht: tatsächlich habe er versprochen, das von der Kammer angenommene Programm auszuführen, aber die Eigenart einzelner Schiffe geändert. Die Kammer habe nur so und so viele Schiffe bewilligt, die Einzelheiten gehen sie nichts an, darin müsse der Minister freie Hand haben. Man brauche nur nach Deutschland zu blicken, wo nach dem „berühmten“ Flottengesetz schon drei verschiedene Linienschiffstypen gebaut seien. Die Kritik sei daher nicht ernsthaft zu nehmen.

Die Erwiderung ist ein echtes Fechterstückchen Pelletans, da die Begründung des Flottengesetzes ganz genau die Typen gibt, und vor allen Dingen keinen Zweifel darüber läßt, daß das Gesetz auch eine Gleichartigkeit der Schiffe in den einzelnen Klassen herbeiführen will.

Den Angriff wegen Wahl weitrohriger Kessel für große Schiffe konnte Herr Pelletan unter Hinweis auf andere Seemächte leicht abweisen.

Sein Zögern beim Unterwasserbootsbau hat er später in einer Schlußrede noch eingehender begründet, auf die weiter unten eingegangen wird.

Zunächst ging er nun auf die Angriffe der Klerikalen ein; es entfesselte sich eine erregte Debatte, in deren Anschluß nochmals der Eingriff in die Rechtspflege zur Sprache kam, aber wie schon gesagt, durch Übergang zur Tagesordnung mit einem Siege des Ministers endete.

Die vorerwähnte Rede des Baron Reille rief den Minister nochmals auf die Tribüne, um seine Stellung gegenüber dem Marineprogramm näher dahin zu umschreiben, daß er nicht von vornherein gegen ein Programm sei, daß aber vor 1905 an ein neues nicht zu denken sei, da man noch vollauf von den pekuniären und materiellen Anforderungen des bestehenden in Anspruch genommen sei. Herr Pelletan ließ sich dann des weiteren über die Unterwasserbootsfrage aus, erklärte zunächst den Unterschied zwischen Unterwasser- und Tauchbooten; die ersteren haben nur eine Maschine, die letzteren zwei, und zwar ist die für die Überwasserfahrt bestimmte auf den französischen Booten eine Dampfmaschine, deren Dampferzeuger erst außer Tätigkeit gesetzt werden muß, ehe das Boot untertauchen kann, was eine für die Sicherheit des Bootes gegen Beschießung zu lange Zeit in Anspruch nimmt. Es kommt noch dazu, daß nach dem Löschen der Kesselfeuer in dem untertauchenden Boot fast unerträgliche Dünste und Hitze entstehen. Umgekehrt ist das Boot nach dem Auftauchen solange hilflos, bis seine Maschine wieder durch Dampf getrieben werden kann. Seit langer Zeit tobe der Kampf zwischen den Schulen von Toulon (Unterwasserboote) und Cherbourg (Tauchboote).

Das Tauchboot zeigt außer dem vorerwähnten, vielleicht abstellbaren Fehler noch den grundsätzlichen, daß bei gleichem Tonnengehalt und gleichem Preise wegen des größeren, vom Wasserballast beanspruchten Raumes und Gewichtes der Raum für Unterbringung der Maschinen, Waffen und Besatzung gegen den des Unterwasserbootes wesentlich beschränkt ist. Bei 400 Tonnen-Booten würde ein Tauchboot 30 Prozent, also 120 Tonnen, das Unterwasserboot nur 6 Prozent, also etwa 30 Tonnen, für Wasserballast abgeben müssen, so daß es 90 cbm mehr verwendbaren Raum behält als das Tauchboot.

Dies sei jedoch zweifellos seetüchtiger als das Unterwasserboot und gibt auf seiner höherliegenden Brücke der Besatzung mehr Gelegenheit zum Luftschöpfen. Man könnte jedoch durch Höherlegen der Brücke auch auf dem Unterwasserboot ähnliches erreichen.

Der Minister hat, vor die Wahl gestellt, das Unterwasserboot vorgezogen, damit sein geplantes Angriffsboot so viel Raum als möglich für die militärische Ausnutzung bietet. Von diesen hat er sechs auf Stapel legen lassen, die 400 Tonnen groß werden, ebenso groß wie ein schon früher in Bau gegebenes Tauchboot, dem kürzlich noch ein zweites mit neuer Maschine gefolgt ist.

Die Boote, die der Minister bei seinem Amtsantritt vorfand, erschienen ihm für seine Zwecke, weitreichenden Angriff durch die Unterwasserboote, zu klein, mehr wie Spielereien, so daß er die im Etat vorgesehenen 13 Boote um so weniger in Bau gab, als nicht genügend Geld vorhanden war. Auch im Jahre 1903 habe er noch bis zu Ende aus Geldmangel mit dem Bauauftrage zurückgehalten und ihn erst erteilt, nachdem ein scheinbar brauchbares Modell für ein Angriffsboot gefunden sei, das nunmehr gründlich versucht werden solle.

„Wenn ich auch öffentlich nicht davon zu sprechen liebe, da ich allein der Kammer gegenüber die Verantwortung für meine Entscheidungen zu tragen habe," so schloß der Minister, „so habe ich doch naturgemäß mit den mir zur Verfügung stehenden besonderen Räten, mit Ingenieuren und Seeoffizieren Rücksprache und Rat gepflogen, ehe ich mich entschied." Er habe die Unterwasserbootsfrage eifrigst gefördert, wenn diese Förderung auch andere technische Wege eingeschlagen habe, als die Kammer erwartete, so sei sie doch berechtigt, da der Etat nichts über den Typ bestimmte.

Die in der vorigen Budgetrede vom Minister vertretene Ansicht, daß es möglich sein müsse, kleine Unterwasserboote auf großen Schiffen in die Nähe des Feindes zu bringen, wies er diesmal ganz von der Hand, es handle sich für ihn nur um große Angriffs- und kleinere Küstenverteidigungsboote.

Die einzelnen Kapitel des Budgets wurden mit geringen Änderungen nach den Vorschlägen der Budgetkommission angenommen.

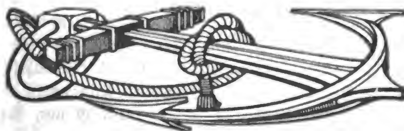
Herr Pelletan kann mit dem Verlauf der Verhandlungen zufrieden sein; der Sturmlauf seiner Gegner ist glücklich abgeschlagen und seine Amtsführung, wenn auch nur mit geringer Mehrheit (48 Stimmen bei 536 Stimmenden), gutgeheißen. Diesen Erfolg hat er in der Hauptsache wohl seiner Redegewandheit zu verdanken, durch die er es verstand, seine Angreifer ins Unrecht zu setzen, und ferner seinem Vorgehen gegen die Krankenschwestern, das in dem Maße, wie es die heftigsten Angriffe der Rechten hervorrief, die Linke zum Festhalten dieser Stütze der Partei anregte.

Der Berichterstatter Messimy verglich im Eingang seiner Rede die Marine mit einem uralten Baum, der neben lebenskräftigen auch morsche, tote Äste habe, das sei kein Zeichen von guter Gesundheit. Der Minister habe sich die Aufgabe gestellt, die abgestorbenen Äste zu Fall zu bringen, wenn er dabei auch vielleicht etwas zu heftig geschüttelt habe, so habe er den lebensfähigen Ästen doch Luft und Licht verschafft.

Dem Unparteiischen werden die Kammerverhandlungen gezeigt haben, daß das derbe Schütteln auch die gesunden Zweige etwas zerzaust und in Unordnung gebracht und dem Minister die Übersicht erschwert hat. Verwunderlich ist, daß in der Verhandlung, wo so viel von Flottenprogrammen die Rede war, der über das Programm von 1900 hinaus und ohne jedes neue Programm geforderte Panzerkreuzer mit keinem Wort erwähnt, sondern einfach bewilligt wurde.

Das allseitig geäußerte Verlangen nach einem neuen Schiffbauprogramm noch vor Ablauf des jetzigen zeigt, daß Frankreich des planlosen Wirtschaftens im Ausbau seiner Flotte müde und gewillt ist, den durch den häufigen Wechsel im Marineministerium geschaffenen Zuständen ein Ende zu machen.

M.



Das englische Manöver in der Atlantik.
August 1903.

(Mit 2 Übersichtskarten und 4 Skizzen.)

Das Oktoberheft des letzten Jahrgangs der „Marine-Rundschau" brachte eine Darstellung des strategischen Manövers der englischen Mittelmeer-, Kanal- und heimischen Flotte nebst einer Anzahl besonders in Dienst gestellter Schiffe in der Atlantik im August auf Grund der von den Berichterstattern auf den Flotten veröffentlichten Berichte in den Tages- und Fachzeitungen. Der damals erwartete offizielle Bericht der Unparteiischen über den Verlauf und das Ergebnis des Manövers ist Ende November v. Js. als „Parlamentsbericht" erschienen. Er behandelt zunächst genau den Verlauf des Manövers bis zu dem Gefecht bei den Azoren am 9. August 1903, schildert dann ausführlich den Hergang des Kampfes und enthält das Schlußurteil der Unparteiischen mit verschiedenen Anhängen. Den ganzen Bericht, der die Darstellung im Oktoberheft in vielen einzelnen Punkten berichtigt, hier ausführlich zu besprechen, würde zu weit gehen und den Leser ermüden, zumal die Berichtigungen das gegebene Bild über den Verlauf des Manövers im ganzen nicht beeinträchtigen. Es soll deshalb nur auf einige wesentliche Punkte, die in der früheren Schilderung haben unklar gelassen werden müssen, hingewiesen werden. Der Bericht über das Gefecht bietet aber in seinen Einzelheiten sowohl wie in den Endresultaten soviel Lehrreiches, was bisher nicht bekannt war, daß eine genaue Wiedergabe desselben am Platze ist. Das gleiche gilt von dem Urteil der Unparteiischen, das sich einer Kritik im einzelnen enthält und nur das Facit aus dem Verlauf des Manövers und des Gefechtes zieht. Da die Beurteilung der einzelnen Vorfälle an enge Bestimmungen nicht gebunden war, sondern lediglich auf Grund der wahrscheinlichen Kriegsverhältnisse geschehen sollte, kommt in dem Schlußurteil naturgemäß auch die persönliche Ansicht der Unparteiischen zum Ausdruck. Zu bedauern ist nur, daß nicht auch der persönliche Eindruck auf das Schlußurteil hat mitbestimmend wirken können, da die Unparteiischen nicht auf den Manöverschiffen, sondern auf der vor Lagos liegenden „Surprise" eingeschifft waren. Es konnte somit auch nicht ausbleiben, daß das Schlußurteil von verschiedenen Seiten angefochten worden ist. Die Admiralität hat sich jedes Kommentars oder jeder Kritik der Berichte der Unparteiischen enthalten.

I. Der Verlauf des Manövers bis zum Gefechte bei den Azoren.

(Siehe Übersichtskarte I.)

Aus dem Bericht über den Verlauf des Manövers bis zum Gefechte bei den Azoren sind folgende Punkte berichtigend und ergänzend hervorzuheben:

1. Der Bericht enthält keine Angabe, daß der Führer der B-Flotte von der Innehaltung der Bestimmung entbunden wurde, eine Vereinigung mit den Portland-Kreuzern in der Nähe des Kanaleinganges anzustreben. Dadurch, daß Admiral Wilson den Vereinigungspunkt mit diesen Kreuzern nach dem Vereinigungspunkte mit der B_2-Flotte legte, gewann er den Vorsprung, der es tatsächlich für den Admiral der X-Flotte unmöglich machte, eine der B-Flotten vor ihrer Vereinigung einzuholen und zu schlagen.

image
not
available

2. Die Linienschiffe der X-Flotte waren nicht imstande, dauernd 15 Seemeilen durchzuhalten. Admiral Domvile hatte die Durchschnittsgeschwindigkeit höher veranschlagt. Er steuerte vom Zentralrendezvousplatz aus einen geraden Kurs.

3. Die Verbindung der X-Kreuzer mit dem Gros beruhte lediglich auf den Zwischenfahrern. Funksprüche wurden zwar benutzt, mußten aber stets durch andere Signale bestätigt werden. Die Verbindung ging erst um 3 Uhr nachm. den 8. August dadurch verloren, daß „Aboukir" (X) die „Hermes" (B_2) jagte. Abgesehen von diesem und einem zweiten Fall, in dem „Bacchante" und „Aboukir" sich anschickten, das etwas zurückgebliebene Flaggschiff von B_2 — „Majestic" — anzugreifen, wurden die Kreuzer am Feinde richtig verwendet. Daß Admiral Domvile nicht alle Kreuzer der ersten und zweiten Gruppe — die dritte, aus kleinen Kreuzern bestehend, war zurückgelassen — zur Aufrechterhaltung der Verbindung und der Fühlung am Feinde (B_2) einsetzte, hatte seinen Grund in der richtigen Voraussetzung, daß es für ihn von äußerster Wichtigkeit sei, sofort von dem Abbiegen von B_2 nach Norden zu Kenntnis zu erhalten. Er suchte deshalb die Aufklärung möglichst weit nach Westen zu verschieben.

4. Das Gefecht zwischen den befreundeten Kreuzern „Good Hope" ⚑, „Drake", „Hogue" einerseits und „Europa", „Doris", „Rainbow", „Sappho" andererseits in der Nacht vom 7./8. August wurde durch Versagen oder Mißverstehen der Erkennungssignale und durch den Umstand herbeigeführt, daß die „Europa"-Gruppe nicht auf dem verabredeten Rendezvousplatze wartete, sondern der „Good Hope"-Gruppe entgegendampfte. Die „Europa"-Gruppe zerstreute sich nach dem nächtlichen Gefecht und kam erst nach der Vereinigung der B-Linienschiffe wieder zusammen.

5. Die leichte B_1-Kreuzergruppe — „Latona", „Aeolus", „Medea", „Medusa", „Apollo", „Andromache", „Melampus" — zog sich auf dem Marsche nach den Azoren allmählich zu einer 80 Seemeilen langen Aufklärungslinie auseinander (siehe Übersichtskarte). Hierbei verlor „Andromache" die Fühlung mit den anderen und ging nach vergeblichem Warten auf den Rendezvousplatz nach Lagos. „Aeolus" mußte wegen Kohlenmangels ausscheiden. Die übrigen Schiffe stießen am 9. August vormittags zur B-Flotte. „Medusa" muße hier ebenfalls wegen Kohlenmangels fortgeschickt werden. Diese Kreuzer hatten den X-Kreuzer „Diana" am 8. August nachmittags gesichtet, als derselbe südlich von der X-Flotte stand, konnten ihn aber nicht einholen und Fühlung mit der X-Flotte herstellen.

6. Zur Zeit der Vereinigung von B_1 und B_2 stand die X-Flotte nur 95 Seemeilen östlicher. Daß sie von der Vereinigung keine Kenntnis erhielt, ist nur dem Umstande zuzuschreiben, daß Admiral Domvile auf die Nachricht seiner Kreuzer von starken Kreuzergruppen im Südwesten die wenigen Kreuzer, die er bei sich hatte, zusammenzog, um sie nicht zu verlieren. „Aboukir" hatte 2 Uhr 30 Min. bei der Insel Graciosa fünf B-Kreuzer gesichtet, ohne von ihnen bemerkt zu werden.

II. Das Gefecht bei den Azoren am 9. August.

(Siehe Übersichtskarte II.)

Kurz nach 1 Uhr nachmittags den 9. August hatten sich beide Flotten in Sicht, 14 Seemeilen voneinander entfernt; die X-Flotte zehn Linienschiffe und vier Kreuzer, die B-Flotte vierzehn Linienschiffe und vierzehn Kreuzer stark. Die erstere steuerte

SOzO½O mit 13 Seemeilen, die andere WNW mit 11 Seemeilen. Der Admiral Domvile wollte zunächst die zurückgebliebene „Exmouth“ und die Kreuzer, die sich auf dem Zentralrendezvousplatze hatten sammeln sollen, aufnehmen, ehe er sich zur Schlacht stellte. Er wendete deshalb kurz nach dem Sichten um 8 Strich auf SWzS-Kurs und

Übersichtskarte II.
Englisches Atlantic Manöver, Sommer 1903.
Verlauf des Gefechts zwischen der B und X Flotte am 9/8. bei den Azoren.

nahm um 2 Uhr nachmittags 15 Seemeilen Fahrt auf, um sich südlich um die B-Flotte herumzuziehen. Um 2 Uhr 45 Min. glaubte der Admiral einen genügenden Vorsprung vor der B-Flotte zu haben und änderte den Kurs um 2 Strich auf SzW.

Admiral Wilson suchte dagegen sofort die X-Flotte zum Gefecht zu bringen und ging auf westlichen Kurs, um sie abzuschneiden. Mit Ausnahme der „Mars“ konnten

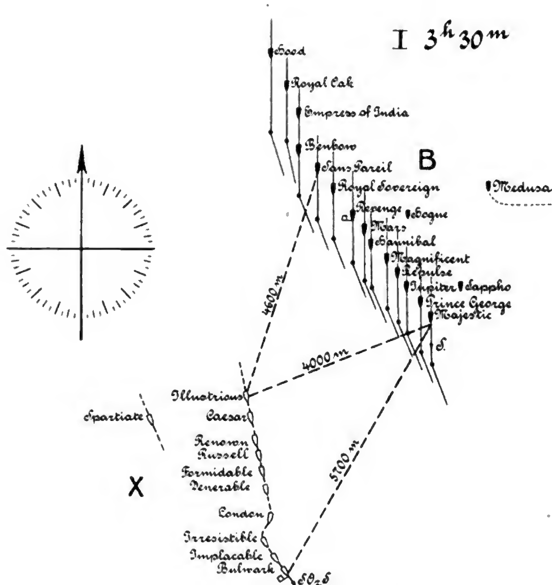
alle Schiffe 14 Seemeilen laufen, „Mars“ wegen Mangels an flüssiger Feuerung nur 11 Seemeilen. Dieses war somit die höchste Geschwindigkeit für die B-Flotte. Erst um 1 Uhr 30 Min., d. i. 1/2 Stunde nach dem Sichten, wurde Klarschiff gemacht, dann auf SW weitergedreht und die bisher in Doppelformation fahrende Flotte in Kiellinie, mit der B_2-Flotte an der Spitze, formiert. Admiral Wilson führte also auf diese Weise aus der Mitte. Um 2 Uhr machte er eine Wendung von 2 Strich nach Steuerbord, um schneller an die X-Flotte heranzukommen, mußte aber bald wieder auf den alten Kurs gehen, weil er sah, daß die X-Flotte sich schnell vorzog und der Gefechtswinkel sehr spitz wurde. Um die hintersten Schiffe näher heranzubringen, ließ er die Schiffe in Peilung NNW von „Majestic“ aufmarschieren. Hierdurch und durch den mehr konvergierenden Kurs der X-Flotte wurde die Entfernung zwischen beiden Flotten auf 5 Seemeilen vermindert. Als nämlich Admiral Domvile die Wendung der B-Flotte um 2 Uhr um 2 Strich nach Steuerbord sah, glaubte er die Situation taktisch für sich günstig zum Versuch, die vordersten Schiffe beim Vorbeiziehen niederzukämpfen. Um 3 Uhr 9 Min. änderte er den Kurs 2 Strich nach Backbord, formierte 3 Uhr 18 Min. Divisions-Kiellinien und gab der 1. Division den Befehl, möglichst bald das Feuer zu eröffnen.

Durch dieses nicht ganz verständliche Formationssignal trennte Admiral Domvile seine beiden Divisionen (siehe Übersichtskarte II) und war deshalb zu einem zweiten Signal an die 2. Division, in das Kielwasser der 1. Division einzuscheren, gezwungen. Um dieses Manöver zu beschleunigen, machte er nach wenigen Minuten, 3 Uhr 24 Min., ein drittes Signal an die 2. Division, 8 Strich nach Backbord zu wenden. Das Einscheren in die Kiellinie der 1. Division gelang dem Admiral der 2. Division nicht besonders, so daß er näher an den Gegner kam als die 1. Division (siehe Skizze I). Das Feuer beider Divisionen wurde auf die vier ersten Schiffe der B-Flotte konzentriert. Die 1. Division feuerte vornehmlich auf die drei ersten Schiffe nicht unter 5500 m, die 2. Division auf „Majestic“, „Magnificent“ und „Revenge“ auf Entfernungen von 5500 bis 4000 m.

Die B-Flotte änderte während dieser Bewegungen der X-Flotte um 3 Uhr 15 Min. um 2 Strich Kurs nach Backbord auf SSW, um die letzten Schiffe in bessere Schußrichtungen zu bringen. Als neue Richtungslinie auf „Majestic“ wurde NW—SO befohlen. Den Schiffen „Empreß of India“, „Royal Oak“ und „Hood“ wurde es schwer, die neue Position zu erreichen, trotzdem schwenkte Admiral Wilson schon um 3 Uhr 24 Min. wieder um 2 Strich nach Backbord auf Südkurs. Die X-Flotte war aber so weit voraus, daß nur die letzten Schiffe mit Erfolg von B beschossen werden konnten. Die „Majestic“ befahl ihrer Division, erst auf das vierte, dann auf das siebente und zehnte Schiff zu schießen.

Die Schilderung der nächsten Episode soll möglichst wörtlich wiedergegeben werden, da sie zeigt, wohin eine zu weit gehende Befehlserteilung von der Leitung aus im Ernstfalle führen kann: »Wie bereits gesagt, bildeten die beiden Divisionen der X-Flotte um 3 Uhr 30 Min. einen derartigen Winkel, daß die hintersten Schiffe der 2. Division dem Gegner am nächsten standen. Ohne Zweifel, um dies wieder gut zu machen, ließ der X-Admiral um 3 Uhr 33 Min. das allgemeine Signal „Kiellinie“ machen. Nach den festgelegten Positionen muß zu der Zeit ein Zwischenraum zwischen

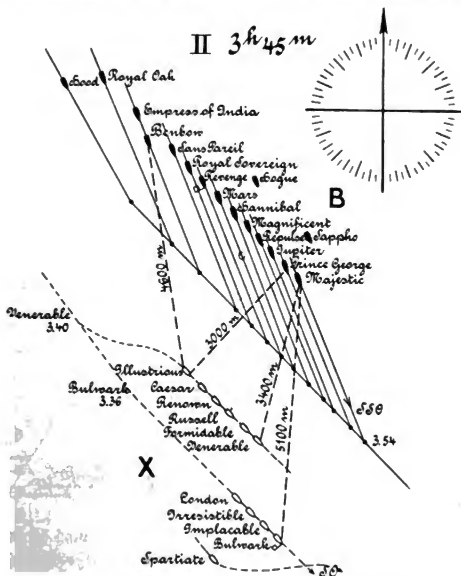
beiden Divisionen gewesen sein. Dieser Umstand und der Wunsch, die Zeit des Einscherens der 2. Division in die Kiellinie der 1. Division zu verkürzen, veranlaßten den Oberstkommandierenden, unmittelbar hinter dem Kiellinien-Signal der „Venerable“ durch Semaphor den Befehl zu geben: „Send your Division straight across (do not follow the bend) but do not mask the fire of my Cruiser“. In dem Signalbuch der „Venerable“ (Flaggschiff der 2. Division) ist dieses Signal ohne die eingeklammerten Worte eingetragen, und es scheint, daß dasselbe als ein Befehl aufgefaßt



wurde, direkt quer auf den Feind zu zu fahren. Diese Auffassung stimmt mit der Position der 2. X-Division um 3 Uhr 45 Min. (siehe Skizze II).

Ob dies beabsichtigt war oder nicht, läßt sich nicht sagen; in seinem Bericht sagt der X-Admiral, daß die drei Schlußschiffe näher an den Feind gekommen seien, als er sie habe bringen wollen; in der Signalkladde der „Bulwark“ ist um 3 Uhr 47 Min. das Signal für die 1. Division eingetragen: „Feuer einstellen“; die „Irresistible“ bemerkt zu derselben Zeit in ihrem Bericht, daß die 2. Division ihr Feuer maskiert habe. 3 Uhr 50 Min. erhielt „Venerable“ wieder den Befehl: „Join the line again“.

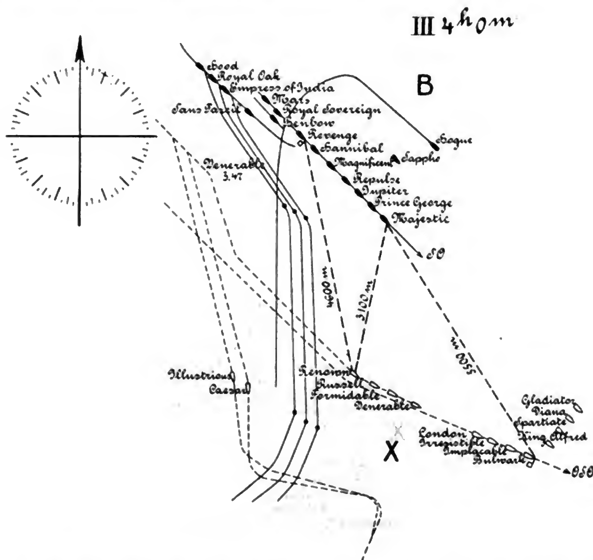
Ein Vergleich der Signalkladden der „Bulwark“ und der „Venerable“ (der beiden Flaggschiffe) zeigt einen allgemeinen Zeitunterschied während des Gefechts von 0 bis 12 Minuten. Dieser Umstand ist für die Beurteilung wichtig, ob das nächste Signal mit Recht den eben geschilderten Verhältnissen zugeschrieben wird. Die „Venerable“ machte nach ihrer Zeitnotierung um 3 Uhr 37 Min., nach „Bulwarks“ Zeit ungefähr um 3 Uhr 47 Min. mit Semaphor ihrer Division das Signal „Rear ships of 2nd Division edge away to starboard refuse the rear“, d. i. zu einer Zeit, als sie selbst die Division in das Kielwasser der 1. Division zurückführte. Das Signal



hatte eine sehr wichtige Folge, denn es wurde in die Signalkladde des „Caesar“ eingetragen als: „Rear ships of 2nd Division edge away to starboard and confuse the rear“.

Die beiden Schlußschiffe der 2. Division waren „Caesar“ und „Illustrious“, der Kommandant der „Caesar“ war der ältere. Wie er später der „Illustrious“ erklärte, faßte er das Signal folgendermaßen auf: „That we are to engage the ships on our starboard quarter and draw them from the main body“. Mit dieser Erkärung gab sich der „Illustrious“, der ebenfalls „confuse“ abgelesen hatte, zufrieden. „Caesar“ und „Illustrious“ scheren deshalb etwa 3 Uhr 51 Min. nach Steuerbord aus der Linie aus.

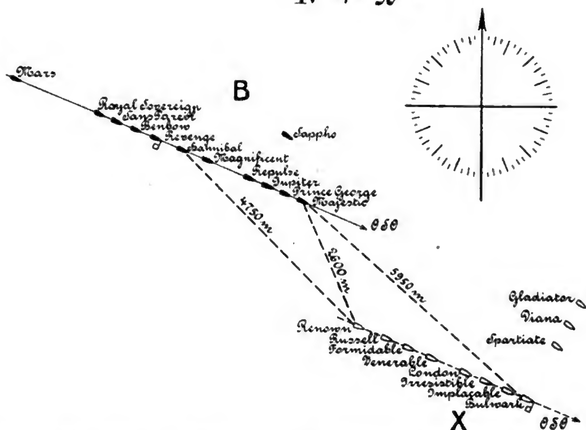
Als Admiral Domvile das Ausscheren der beiden Schiffe sah und vom zweiten Admiral keinen Grund hierfür erfahren konnte, rief er die Schiffe um 3 Uhr 58 Min. zurück. Als er dann drei Schiffe der B-Flotte zur Verfolgung abbrechen sah, schickte er ihnen erst den Panzerkreuzer „King Alfred“ kurz nach 4 Uhr zur Hilfe und machte ihnen das Signal, SSW zu steuern, wodurch sie sich von der Flotte entfernten. Der Kommandant der „Caesar“ schloß aus dem Kurse, er solle nicht zu entkommen suchen, sondern vielmehr durch ein Gefecht die hinteren B-Schiffe aufhalten. Es entstand auf diese Weise das Nebengefecht, das aber nicht näher hier besprochen werden soll (siehe Skizze III). Die Hauptflotte selbst ging auf OSO-Kurs.



Während dieser Ereignisse auf der X-Seite entschloß sich der Führer der B-Flotte, die Fahrt erst auf 12 Seemeilen zu erhöhen, dann mit äußerster Kraft zu laufen und ebenfalls auf SO- und dann auf OSO-Kurs zu gehen. Die vordersten acht Schiffe seiner Linie feuerten fast sämtlich auf die „Illustrious“, während von der 2. Division der X-Flotte vornehmlich „Majestic“ und „Prince George“ unter Feuer gehalten wurden. Bei der hohen Geschwindigkeit — 15½ Seemeilen der vordersten Schiffe — blieben die langsamen hinteren Schiffe, besonders „Sans Pareil“ und „Royal Sovereign“, zurück, desgleichen der „Mars“. Um 4 Uhr, kurz nach dem Ausscheren der „Caesar“ und „Illustrious“, befahl Admiral Wilson der „Empreß of India“, „Royal Oak“ und

„Hood“, und etwas später der „Hogue“, diese Schiffe anzugreifen, schickte ihnen dann noch die B_1-Kreuzer zur Unterstützung und befahl den B_2-Kreuzern, die Verbindung zwischen ihm und den detachierten Streitkräften aufrecht zu erhalten.

In der günstigsten Position war die B-Flotte um 4 Uhr gewesen, von da an wurde das Gefecht ein Jagdgefecht, in dem die langsamere Flotte mehr und mehr die Rolle des Verfolgers hatte. Die X-Flotte dampfte mit mehr als 16 Seemeilen Fahrt davon. Um 4 Uhr 30 Min. war sie soweit vorgekommen, daß Admiral Domvile auch der 2. Division das Feuer einzustellen befahl (siehe Skizze IV), sobald die letzten Schiffe außerhalb wirkungsvoller Schußweite seien. Um 5 Uhr, d. i. etwa 1½ Stunden nach dem Beginn, hörte der Artilleriekampf völlig auf, nachdem 4 Uhr 30 Min. Admiral Domvile den



Vorschlag gemacht hatte, die Entscheidung den Unparteiischen zu überlassen. Die vier vordersten Schiffe der B-Flotte: „Majestic“, „Prince George“, „Jupiter“, „Repulse“, und die drei letzten Schiffe der X-Flotte: „Illustrious“, „Caesar“, „Renown“, wurden für außer Gefecht gesetzt erklärt.

Das Resultat des Nebengefechts, das noch bis 5 Uhr 39 Min. dauerte, war die Außergefechtsetzung der „Caesar“, „Illustrious“, „King Alfred“ auf der X- und der „Royal Oak“ und „Hawke“ auf der B-Seite.

III. Das Schlußurteil der Unparteiischen.

Das Schlußurteil der Unparteiischen lautet ungefähr:

Der Zweck des Manövers ist nicht wie in früheren Jahren in den von der Admiralität erlassenen Bestimmungen, sondern in einer besonderen „Generalidee“ enthalten und ist von allen am Manöver Beteiligten so aufgefaßt worden, daß B zuerst

versuchen sollte, die Streitkräfte in den nördlichen Gewässern (B_1) mit den Streitkräften von Madeira (B_2) zu vereinigen und dann X, dessen Konzentration in Lagos bekannt war, die Seeherrschaft in jenen Gewässern zu entreißen.

Die Aufgabe für B_1 und B_2 konnte auf zwei Arten gelöst werden:

1. Durch Vereinigung in der Nähe der Azoren, an einem Punkte, den B_1 und B_2 unter Ausnutzung ihrer höchsten Dauergeschwindigkeit vor X erreichen konnten.

2. Durch Vereinigung an einem anderen Punkte innerhalb der durch die Geschwindigkeit gezogenen Grenzen mit Hilfe einer großen Aufklärung.

Der B-Admiral wählte im Vertrauen auf die Geschwindigkeit seiner Schiffe den westlichsten Punkt, den er in einer gegebenen Zeit vor X erreichen konnte, wenn dieser nicht direkten Kurs mit 16 Seemeilen Geschwindigkeit steuerte. Da die X-Flotte niemals während der Manöver imstande war, 16 Seemeilen zu laufen, fand die Vereinigung ohne Hindernis nahe dem verabredeten Punkte und nur 2 Stunden später statt. Aber selbst wenn die X-Flotte 16 Seemeilen hätte dampfen können, würde sie die Vereinigung nicht verhindert haben, weil der X-Admiral vom kürzesten Wege durch den Marsch über den Zentral-Rendezvousplatz abwich.

In den Befehlen hatte der X-Admiral Vorkehrungen für den Fall getroffen, daß die Vereinigung auch an einem anderen Punkte stattfände, und seinen Kurs von den Nachrichten der Kreuzer abhängig gemacht. Daß seine schnellen Kreuzer vor dem Verlassen von B_2 in Madeira sein konnten, war für ihn der einzige günstige Umstand. Wenn die Nachrichten ihn rechtzeitig erreichten, konnte er B_2 mit 16 Seemeilen überholen, vorausgesetzt, B_2 hätte nicht 14 Seemeilen durchhalten können. Die Nachrichten kamen während der zwei Tage, an denen B_2 stetigen Kurs nach NW steuerte, rechtzeitzeitig und richtig vom Kreuzeradmiral ein, trotz der Kreuzerverluste. Die X-Flotte konnte aber nicht die erforderliche Geschwindigkeit leisten, so daß der erste Teil des Manövers zugunsten von B endete.

Hiernach suchte B (dem zweiten Teil der Aufgabe entsprechend) X auf und fand ihn; jeder der beiden Flotten fehlte ein Linienschiff. „Mars“ beschränkte die Geschwindigkeit der B-Flotte auf 11 Seemeilen. X, der zuerst seine Schlachtschiffe sammeln wollte, versuchte auszuweichen, B den Kampf zu erzwingen. Letzterem gelang seine Absicht dadurch, daß er X in Versuchung brachte, die führende B-Division anzugreifen, ohne seine höhere Geschwindigkeit aufzugeben. B bemühte sich mit allen Mitteln, mit X in Fühlung zu bleiben, in Wirklichkeit jagte er die X-Schlußschiffe. Als er hierbei seine eigene Flotte auseinanderriß und einsah, daß er das Entkommen von X nicht verhindern konnte, brach er das Gefecht ab.

Das Ergebnis des Hauptgefechts und der Nebenkämpfe war unter Beachtung aller Kriegswahrscheinlichkeiten folgendes:

1. Auf der B-Seite: 3 Linienschiffe, 1 Panzer-, 1 geschützter Kreuzer kampfunfähig, 5 Linienschiffe beschädigt, 1 geschützter Kreuzer verloren.

2. Auf der X-Seite: 1 Linienschiff, 1 Panzerkreuzer verloren, 2 Linienschiffe kampfunfähig, 1 Linienschiff beschädigt.

Unter einem kampfunfähigen Schiff wird ein solches verstanden, das nur durch eine umfangreiche Reparatur auf der Werft wieder instandgesetzt werden kann. Ob es zeitweise vom Feinde besetzt wird, oder sinkt — was wahrscheinlich das Los der gänzlich kampfunfähigen Schiffe ist, — oder wiedergenommen wird, ist für die Berechnung der übrigbleibenden Gefechtskraft gleichgültig; jedenfalls würde es ein großes Hindernis für eine Flotte sein, wenn sie weit von ihrem Stützpunkt entfernt ist.

Nach unserer Ansicht war die „Illustrious" gänzlich gefechtsunfähig, als sie die X-Flotte verließ. Wenn man alle Verhältnisse berücksichtigt, so ist es auch unwahrscheinlich, daß „Caesar" ohne die „Illustrious" die Linie verlassen haben würde.

Bei Abwägung aller Kriegswahrscheinlichkeit und bei der Berücksichtigung der größeren Verluste, des größeren Kohlenverbrauchs und der größeren Entfernung der B-Flotte von ihrer Basis sowie des Umstandes, daß X am Morgen des 11. sich mit dem zurückgebliebenen Linienschiff und Panzerkreuzer vereinigte, allerdings die „Venerable" infolge Maschinenhavarie verlor, sind wir der Ansicht, daß am Schluß des Manövers die Seeherrschaft in jenen Gewässern noch in den Händen von X war.

IV. Besprechung des Gefechts.

Das Schlußurteil der Unparteiischen ist vielfach angefochten worden, man bestreitet, daß die Verluste im Gefecht richtig abgeschätzt seien, und kritisiert besonders die Behauptung, daß X nach dem Gefecht noch im Besitz der Seeherrschaft geblieben sei. Da die Schußlisten nicht bekanntgegeben sind, läßt sich eine richtige Kritik nicht fällen. Nur ein Einwand erscheint berechtigt, daß die Unparteiischen das durch das Ausscheren der „Caesar" und „Illustrious" entstandene Nebengefecht bei der Berechnung der Gesamtverluste und der verbliebenen Gefechtskraft völlig hätten übergehen müssen, da dieses Gefecht nach ihrer Ansicht unter Kriegsverhältnissen nicht stattgefunden hätte. Im übrigen muß man nach der über den Gefechtsgang gegebenen Darstellung das Urteil der Unparteiischen wohl als richtig ansehen, selbst wenn man nach der Gefechtsleitung der B-Flotte den Sieg gegönnt hätte. Die X-Flotte befand sich infolge ihrer um 4 Seemeilen überlegenen Geschwindigkeit in der Lage, sich nur soweit in einen entscheidenden Kampf einzulassen, wie sie wollte. Daß durch ein nicht geglücktes Manöver und mißverstandene Signale einige Schiffe in eine mißliche Lage kamen, ändert an dieser Tatsache nichts. Der Admiral Wilson nennt das Gefecht mit Recht am Schluß seines Berichts: „An interesting example of a fast fleet endeavouring to inflict damage on a slower fleet of superior force, that was anxious to bring it to action by trying to attack one wing in passing".

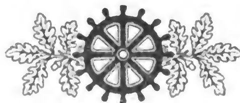
Der Führung der B-Flotte in diesem Gefecht kann man im großen und ganzen beistimmen, aber man ersieht aus dem mißlungenen Bestreben des Admirals Wilson, den Gegner beim Sichten abzuschneiden, wie schwer das richtige Ansetzen eines Gefechts selbst für einen erfahrenen Flottenführer ist, wenn man nicht weiß, was der Gegner tun wird. Man sollte aus diesem Manöver für die Friedensübungen die Lehren ziehen, daß Gefechtsübungen nur dann der Wirklichkeit ähnliche Situationen schaffen, wenn die Flotten weit außer Sicht erst durch Kreuzer miteinander Fühlung gewinnen und dann zu Gefechten gegeneinander geführt werden. Es werden Situationen entstehen, in denen das Schema völlig versagt, in denen lediglich der taktische Blick

eine Richtschnur für das Handeln gibt. — Daß Admiral **Wilson** erst so spät die volle Geschwindigkeit eines Teils seiner Schiffe ausnutzte, was von manchem getadelt wird, muß auch als richtig anerkannt werden, eine frühere Trennung seiner Flotte hätte die Vernichtung des einen Teils sehr wahrscheinlich gemacht. Vielleicht hat in diesem Falle der Umstand, daß der Führer selbst auf einem der langsamen Schiffe war, dazu beigetragen, sich lange mit einer geringen Geschwindigkeit zu begnügen. Erst als zwei Schiffe der X-Flotte, „Caesar“ und „Illustrious“, zurückblieben und die übrigen sich weiter mit hoher Fahrt entfernten, konnte und mußte er sich auch entschließen, mit seinem schnellen Schiff möglichst lange die Verfolgung fortzusetzen.

Die Führung der X-Flotte charakterisiert die Schilderung des Gefechtsverlaufs so genau, daß nichts weiter zu erwähnen ist. Zwei Lehren sollte man aus ihr beherzigen: 1. Wenige aber klare Signale und keine Semaphor-Winkspruchsignale in einem Gefecht. 2. Erziehung der Unterführer zu selbständigem Handeln im Sinne des Oberführers.

Das Gefecht bei den Azoren ist ein erneuter Beweis, daß das Moment der Bewegung besonders für schwächere Flotten im Kampfe mit stärkeren — sowohl an Zahl wie an Größe der einzelnen Schiffe — taktisch einen außerordentlichen Vorteil hat. Nur die höhere Geschwindigkeit wird es ihnen ermöglichen, einen Teil der feindlichen Flotte auszuschalten und ihr die Überlegenheit an Zahl der Schiffe und Zahl der Geschütze für den Augenblick der Entscheidung zu nehmen, oder dem Entscheidungskampfe überhaupt auszuweichen. Die größten Feldherren und Admirale aller Zeiten verdanken der richtigen Erkenntnis von der **Bedeutung des Moments der Bewegung** für die Erringung von Siegen über überlegene Streitkräfte zum größten Teil ihre Erfolge.

v. U.



Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1902/03.

Wir bringen, wie im vorigen Jahre, im Nachstehenden den wesentlichen Inhalt der Jahresberichte der Vorstände der einzelnen Abteilungen des Marine-Departements an den Marinesekretär. Es sind nur für unsere Leser überflüssig erscheinende Einzelheiten fortgelassen, um aus der Feder der maßgebenden Offiziere und Beamten der amerikanischen Marineleitung ein möglichst umfassendes Bild der Verwaltungsweise und der Anschauungen und Absichten dieser Behörde für den Ausbau der Flotte zu geben, soweit sie der Öffentlichkeit mitgeteilt worden sind. Es sei dabei erwähnt, daß die Berichte und die in ihnen enthaltenen Forderungen, soweit das von hier aus verfolgt werden konnte, durchweg die Billigung der leitenden Fach- und Tagesblätter gefunden haben.

1. Jahresbericht des Chefs des Bureau on Naval Ordnance.

Der Chef, Kontreadmiral O'Neil, welcher im März n. J. abgehen wird, gibt in seinem Jahresberichte eine Abschiedsübersicht über das während seiner Amtsführung Geleistete. Schon sein Vorgänger, Admiral Ramsey, hat sich gegen die fortgesetzte Verwendung von Seeoffizieren im Dienste der Waffenverwaltung ausgesprochen. Admiral O'Neil meldet jetzt: „Nach mehrjähriger Thätigkeit in seiner gegenwärtigen Stellung sei er notgedrungen zu dem Schlusse gekommen, daß das gegenwärtige Verfahren, den wichtigen Dienst im Waffenwesen — soweit er die Entwicklung des Waffenmaterials und die Entwürfe dafür betreffe — durch periodische Heranziehung von Seeoffizieren zu versehen, weit davon entfernt sei, zufriedenstellend zu sein. Die Offiziere seien ebenso intelligent und fähig, wie früher, aber sie hätten nicht hinreichend Zeit und Gelegenheit, die schwierigen Fragen der modernen Waffenkonstruktion zu studieren. Das Bureau sei nicht in der Lage, im gegenwärtigen Augenblick ein Mittel anzugeben, um diesen Zustand zu ändern. Es scheine aber, daß man, um den Anforderungen dieses wichtigen Dienstzweiges gerecht zu werden, ein permanentes Korps dafür eigens vorgebildeter Offiziere haben müsse. Es sei keine Übertreibung, wenn er behaupte, daß, wenn nur ein oder zwei der jetzt im Bureau beschäftigten Offiziere ohne geeignete Ablösung abkommandiert würden — und geeignete Ablösung sei sehr schwer zu beschaffen — in den wichtigsten Arbeiten des Bureaus ein Stillstand eintreten und ernste Störungen folgen würden. Ein solches System könne daher nicht ein gutes genannt werden. Kein Privatetablissement würde sich für fähig halten, bei einem Wechsel in seinem technischen Stabe in jedem oder jedem zweiten Jahre auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit zu bleiben; tatsächlich sei das aber die Lage, in welcher sich das Waffendepartement der Marine befinde.

Die Schwierigkeiten, welche die Geschütztürme und Stände infolge der großen Beanspruchung durch die mit großen Ladungen feuernden Geschütze bereitet hatten, sind überwunden und für die Folge nicht mehr zu erwarten. In der Geschützfabrik sind 150 neue Geschütze fertiggestellt und elf 15 cm gezogene Hinterlader

in Schnellfeuergeschütze umgewandelt worden. 365 Lafetten wurden fertiggestellt und 386 in Angriff genommen. Die Fabrik ist völlig außerstande, die Armierung für die neuen Schiffe herzustellen; es sind daher mit Privatwerken Verträge über die Lieferung eines Teiles des Bedarfes abgeschlossen worden. Da die Herstellung der Armierung eines Schlachtschiffes ebensoviel Zeit erfordert, wie der Bau des Schiffes selbst, so empfiehlt es sich, mit Bauten rechtzeitig zu beginnen. Das Bureau ist kein Gegner der Arbeit in Privatwerken, empfiehlt aber dennoch die Herstellung des größeren Teiles in eigenen Werkstätten, um die Arbeitsausführung im Detail besser überwachen zu können. Einige der 25,4 cm-Geschütze der „Tennessee"-Klasse sind in der Herstellung um ein Jahr, die 17,7 cm und 20,3 cm der „Idaho"-Klasse um drei Jahre, die der „Louisiana"-Klasse um acht Jahre hinter den Anforderungen zurück; die 10 cm und 15 cm-Geschütze der „Maryland"-, „St. Louis"-, „Paducah"- und „Tennessee"-Klasse sind zum Teil ein bis drei Jahre zurück. Die Leistungsfähigkeit der Geschützfabrik ist auf diese Weise 54—100 pCt. hinter den Lieferungen zurück, welche dem Durchschnitte der jährlichen Bewilligungen des Kongresses entsprechen, selbst bei doppelter Arbeitszeit = 16 Stunden täglich. Bei 8stündiger Arbeitszeit würde der Ausfall fast der doppelte sein und bei voller 24stündiger Arbeitszeit immer noch 20—25 pCt. betragen. Ähnlich steht es mit der Herstellung der Lafetten. Unter diesen Umständen schlägt das Bureau vor, Hülfe bei der Geschützfabrik der Armee zu Watervliet und bei Privatfirmen zu suchen, soweit das angezeigt erscheint, und in einem Umfange, welcher die Fertigstellung der Arbeit zur rechten Zeit gewährleistet, zu gleicher Zeit aber die Geschützfabrik soweit zu vervollkommen und auszubauen, wie es dringend erforderlich ist und ihre Maximalleistungsfähigkeit zuläßt.

Der einzige wesentliche Fortschritt im Torpedowesen im abgelaufenen Jahre betrifft vorläufige Versuche mit einem Turbinentorpedo. Soweit das Verhalten der Turbinen in Betracht kommt, blieb wenig zu wünschen übrig, ihre Stärke, Einfachheit und Dauerhaftigkeit sind große Vorzüge gegenüber den bisherigen komplizierten und empfindlichen Maschinen. Das Bureau ist der Ansicht, daß der Torpedo am meisten leisten wird, wenn er von eigens dazu bestimmten Fahrzeugen aus verwendet wird, wie es Torpedoboote und Unterwasserboote sind. Sein Wert auf großen Schiffen ist zum mindesten ein problematischer. Bei Kriegsspielen wird den Torpedos ein willkürlicher und vielleicht nur eingebildeter Wert beigelegt, und Schiffe, welche damit versehen sind, werden höher bewertet als solche, welche keine Torpedoarmierung besitzen. Es kann aber keine Frage sein, daß die Unterwasserarmierung die Schiffseinrichtungen sehr kompliziert. Sie nimmt viel Raum in Anspruch und hat mit ihrem Zubehör ein hohes Gewicht.

Da die Treffwahrscheinlichkeit bei geradem Torpedolaufe eine größere ist, so erscheint das verstellbare Gyroskop nicht empfehlenswert. Der Torpedo ist seinem Wesen nach eine Gelegenheitswaffe, und vielleicht liegt diese Gelegenheit sehr fern. Es ist kein Fall bekannt, daß Schiffe aufeinander mit Torpedos gefeuert hätten, noch daß jemals die Verwendung automobiler Torpedos auf den Ausgang eines Seegefechtes von Einfluß gewesen wäre.

Die Unterwasserboote versprechen nach den angestellten Versuchen brauchbare Fahrzeuge in ihrer Verwendungssphäre zu werden. Je mehr man mit ihnen

vertraut wird, desto geschickter werden sie gehandhabt und, soweit dem Bureau bekannt, und soweit das ohne die Probe des Ernstfalles festgestellt werden kann, erfüllen sie die Bedingungen, für welche sie gebaut wurden. Ihre Brauchbarkeit hängt natürlich ganz wesentlich von der Geschicklichkeit und der Ausdauer der Besatzung im Kriege ab. Der „Protector“, gebaut von der Lake Torpedoboat Company, verspricht ein brauchbares Fahrzeug zu werden.

Alle Schießübungen sollen fortan mit Gefechtsmunition abgehalten werden, damit die Geschützführer sich daran gewöhnen, unter Gefechtsverhältnissen zu feuern, und gleichzeitig um bei jeder Übung zu erproben, ob die Geschützausrüstung zweckentsprechend ist. Nach Schätzungen werden die Kosten der Schießübungen jährlich 1 366 000 Dollars, und, wenn alle Schiffe fertig sind, 2 690 000 Dollars betragen: hierzu kommen die beträchtlichen Kosten des Scheibenmaterials. Die Kosten der letzten Schießübungen waren für einzelne Schiffe die folgenden: „Indiana“ 43 780 Dollars, „Alabama“ 53 989, „Kearsarge“ 37 621, „Illinois“ 45 486 Dollars.

In der Hauptsache ist alles braune Pulver von den Schiffen zurückgezogen worden, und die geringen Mengen, welche sich noch auf den im Dienst befindlichen Schiffen befinden, werden in Kürze durch rauchschwaches Pulver ersetzt werden. Die Herstellung rauchschwachen Pulvers ist erfreulich fortgeschritten, und es sind ungefähr 900000 Pfund mehr abgeliefert worden als im vorigen Jahre. Die Dauerhaftigkeit des zuletzt hergestellten Pulvers hat den höchsten Grad erreicht und bildet für die Zukunft kein Moment der Beunruhigung mehr.

Die Panzerfabrikation hat sehr zufriedenstellende Fortschritte aufzuweisen und die Ablieferungen aller früheren Jahre erheblich übertroffen. Der Gebrauch von Kappengeschossen bei Panzerschießversuchen hat den Erfolg gehabt, daß der Panzer größeren Widerstand gegen das Eindringen zeigte. In der Geschoßfabrikation hat sich ein befriedigender Fortschritt feststellen lassen, und es sind Verträge über größere Lieferungen abgeschlossen worden.

Auf allen Geschützen von 7,6 cm und größerem Kaliber sollen auf beiden Seiten, soweit die Geschütze nicht in Türmen stehen, Fernrohrvisiere für Tag- und Nachtgebrauch angebracht werden. Es werden zur Zeit Versuche mit Fernrohrvisieren auf 6 Pfündern gemacht.

Die Handwaffenangelegenheit steht noch immer nicht zufriedenstellend. Es wird erneut vorgeschlagen, 15000 Gewehre durch das V. St. Magazingewehr Kal. 0,30 zu ersetzen.

Die Wichtigkeit dienstlicher Besichtigungen und Untersuchungen des Waffenmaterials, der Unterhaltung von Geschützen und Lafetten, Pulver, Geschossen und Panzer und der Aufstellung von Geschützen und Lafetten durch Seeoffiziere aus der Front kann nicht dringend genug betont werden.

Der Kongreß hat das Bureau mit Mitteln in liberaler Weise ausgestattet. Seit Juni 1897 hat dasselbe Bewilligungen zum Betrage von 66 Millionen Dollars erhalten, und es sind gegen die Ausgaben keinerlei Ausstellungen gemacht worden.

Der Voranschlag für das nächste Etatsjahr beläuft sich auf 16053933 Dollars. Hiervon kommen 12 Millionen auf die Flottenvermehrung, 248000 Dollars auf

Bauten, 250000 Dollars auf Reservegeschütze, 60000 Dollars auf die Marinemiliz und der Rest auf allgemeine Ausgaben.

Der Bericht schließt mit der Namensnennung einzelner Offiziere, welche sich bei den Arbeiten des Bureaus besonders hervorgetan haben.

2. Jahresbericht des Bureau of Equipment.

Der Chef dieser Abteilung, Kontreadmiral Bradford, ist aus dieser Stellung geschieden und liefert ebenfalls einen Abschiedsbericht. In der Einleitung gibt er einen Überblick über die Tätigkeit des Bureaus seit seiner Entstehung und sucht die Notwendigkeit seiner Aufrechterhaltung gegenüber den Bestrebungen nachzuweisen, welche auf die Aufhebung des Bureau of equipment und seine Vereinigung mit anderen Bureaus gerichtet sind.

Im Berichtsjahre sind 487036 Tonnen Kohlen angekauft worden zum durchschnittlichen Preise von 4,50 Dollars pro Tonne in den Vereinigten Staaten und von 6,90 Dollars im Auslande. Das ergibt eine Verbilligung um 73 bis 76 Cents pro Tonne und eine Zunahme um 27 pCt. Der Preis war der niedrigste seit 1898.

Von den Kohlen wurden 54 pCt. von den Schiffsmaschinen, 43 pCt. für Destillier-, Heiz-, Ventilations- und Beleuchtungszwecke, 2 pCt. für Kochzwecke und 1 pCt. von den Dampfbeibooten verbraucht. In 66 fremden Häfen sind laufende Verträge über Kohlenlieferungen abgeschlossen worden.

Die Forderung für zwei große Kohlendampfer wird erneuert.

Die Zahl der Kohlenprähme ist von 69 auf 105, die der Wasserprähme von 8 auf 11 gestiegen. Da kein neues Kohlendepot bewilligt wurde und die Forderungen für Kohlendepots im letzten Etat gestrichen worden sind, so ist die Notwendigkeit der Vergrößerung und Vermehrung dieser Depots gestiegen.

Einrichtungen für die Kohlenversorgung auf dem Mississippi und zu Pensacola sind erforderlich, da diese beiden Häfen die einzigen im Golfe von Mexiko sind, welche schweren Schiffen Zugang gestatten.

Das Wasser für die Flotte kostet 2,74 Dollars für 1000 Gallonen (4500 Liter), wenn an Land gekauft, 0,572 Dollars, wenn an Bord destilliert, 0,277 Dollars, wenn auf dem Werften destilliert.

Im Berichtsjahre wurden 34261 Dollars an Lotsengebühren bezahlt.

Das Bureau weist auf die Notwendigkeit hin, die drei Zwischenstationen des wichtigen Stillen Meer-Kabels zu Honolulu, Midway Island und Guam durch Verteidigungseinrichtungen zu sichern.

Von den 2600 Nachrichten für Seefahrer, welche im verflossenen Jahre ausgegeben wurden, bezieht sich ein großer Teil auf die Entdeckung von bis dahin unbekannten Untiefen und sonstige Fehler in den Seekarten. Es wird auf die große Bedeutung einer guten Seevermessung hingewiesen unter Berücksichtigung des steigendes Wertes der Schiffe sowohl in der Kriegs- wie in der Handelsmarine. Auch für die Kriegsvorbereitungen seien gute Karten von allen Teilen Westindiens erforderlich. Wenn die Flotte im spanischen Kriege Karten gehabt hätte, wie sie seitdem nach

sorgfältigen Vermessungen erschienen sind, so würde der Seekrieg damals ein ganz anderes Aussehen gehabt haben.

Während des Berichtsjahres wurden 11 Wracks, verlassene Schiffe und sonstige für die Schiffahrt gefährliche Hindernisse gemeldet. Untersuchungen haben ergeben, daß die Zahl der treibenden Schiffe auf dem atlantischen Ozean allein durchschnittlich 19 im Monat beträgt, und bei der stetig wachsenden Größe und Schnelligkeit der großen transatlantischen Dampfer wird die Notwendigkeit, ihre Fahrstraßen von schwimmenden Gefahren freizuhalten, immer gebieterischer. Es ist daher die Vermehrung der ausgeschiedenen Offiziere im Hydrographischen Amte für die Bearbeitung der Segelhandbücher notwendig. Die Aufgaben dieses Amtes sind ausgesprochen militärische und seine Arbeiten müßten daher unter der Aufsicht einer militärischen Behörde verbleiben.

Im Laufe des Jahres wurden 589801 Dollars für elektrische Einrichtungen verausgabt. Die Schule für Elektriker auf der Werft zu New York hat gute Resultate erzielt. Die Schule für Offiziere zu Newport ist nur schwach besucht worden. Die Forderung der Schaffung eines Korps von Elektrikern (Deckoffizieren) wird erneuert. Der Slaby-Arco-Apparat für drahtlose Telegraphie hat sich als anderen Systemen überlegen gezeigt und es sind 45 Apparate bestellt worden. Für die Handhabung der drahtlosen Telegraphie werden mehr Offiziere gefordert.

Der Aufstellung und Einrichtung der Kompasse wird steigende Sorgfalt gewidmet; auch hierfür fehlt es an Offizieren.

3. Jahresbericht des Bureau of Yards and Docks.

Kontreadmiral Endicott berichtet, daß von den bewilligten 6604500 Dollars 5077000 für Verbesserungen verausgabt worden sind. Diese beziehen sich auf alle dem Bureau unterstellten Einrichtungen wie Schwimm- und Trockendocks, Pumpen, elektrische Beleuchtung, Heiz- und Wasserwerke, Schienenwege, Drainage, Telephon- und Telegraphenlinien, Straßen und Fußwege, Kaianlagen, Baggerarbeiten, Hochbauten verschiedener Art und Größe, Landkäufe u. dergl. Der Bau der neuen Torpedodocks zu Portsmouth, Boston und League Island ist nicht in völlig befriedigender Weise fortgeschritten, das zu Mare Island ist überhaupt kaum vorwärts gekommen, der Grund liegt darin, daß der Bau von ausreichend starken Kofferdämmen, um den Zutritt des Wassers zu verhindern, auf Schwierigkeiten gestoßen ist. Der Bau der Docks zu Charleston ist verschoben worden, es ist aber Hoffnung vorhanden, daß das Dock noch zur festgesetzten Zeit fertig wird. Das Stahlschwimmdock, welches von Havanna nach Pensacola gebracht worden ist, ist fertiggestellt. Mit der Herstellung der Docks von Cavite (Philippinen) ist begonnen worden.

In Washington, Key West und New Orleans ist für die Vergrößerung der Werften Land hinzugekauft worden. Einige Werften, besonders New York und Norfolk, sind überfüllt und es müssen Maßnahmen zu ihrer Entlastung getroffen werden, um ihre Leistungsfähigkeit zu erhalten.

Der Mangel an Stahlmaterial hat die Bauten verzögert.

Der Voranschlag für das nächste Jahr umfaßt: Erweiterungsbauten 7479000 Dollars, Erhaltung und Reparaturen der Hochbauten 500000, Unterhaltung der Kai- und Dockanlagen 665000, Löhnung für beurlaubte Mannschaften 60000, Unvorhergesehenes 40000, Zivilpersonal 157800 Dollars, im ganzen 9088000 Dollars. Zum Beginn des Baues von zwei modernen Kasernen werden 200000 Dollars gefordert.

Es wird vorgeschlagen, dem technischen Personal einschließlich der Zivil-Ingenieure die Bezüge zu gewähren, welche den Schiffbau-Ingenieuren und Unter-Ingenieuren gesetzlich zustehen.

(Fortsetzung folgt.)



Diskussion.

Zu dem Aufsatz des Kapitänleutnants Reiß: „Die Mittelartillerie auf Schlachtschiffen usw.“

(November- und Dezemberheft 1903).

Wohl wenige Aufsätze in der „Marine-Rundschau“ der letzten Jahre haben die allgemeine Aufmerksamkeit so auf sich gezogen, wie die Abhandluug des Kapitänleutnants Reiß in dem November- und Dezemberheft über „Die Mittelartillerie auf Schlachtschiffen, ihre gegenwärtige Stellung und voraussichtliche zukünftige Entwickelung“. Den Ausführungen des Verfassers über den Entwickelungsgang der Mittelartillerie wird man mit einigen wenigen Einschränkungen beistimmen müssen. Die wichtigste dieser Einschränkungen bezieht sich gleich auf den zweiten Satz der Einleitung, daß der Fortschritt, welchen die Angriffswaffen in der letzten Zeit gemacht, mit denen der Defensivwaffen nicht ganz habe Schritt halten können, so daß sich das Verhältnis zwischen Schutz- und Trutzwaffen auf modernen Schlachtschiffen wesentlich zuungunsten der letzteren verschoben habe. Diese Behauptung deckt sich nicht ganz mit der Wirklichkeit. Die Durchschlagskraft des Geschützes ist sogar trotz der verbesserten Panzerfabrikation mit Einführung der Kappengeschosse gestiegen. Sie erreicht selbst gegen den besten Kruppschen Panzer auf Nahgefechtsentfernung ungefähr das 1½fache des Kalibers, während man noch vor einigen Jahren nicht mit mehr als mit dem 1¼fachen rechnen durfte. Auch die Granaten moderner Geschütze durchschlagen unter denselben Verhältnissen noch Panzer von ungefähr ¾ ihrer Kaliberstärke, wie dies auch früher der Fall war. Lord Brassey sagt am Schluß des ersten Kapitel des dritten Teils seines diesjährigen „Annual“: To sum up, the guns have gained ground in the last three years owing to the increase of velocity by some 300 f. s., and also owing to the introduction of the capped shot. During the same period the quality of the armour has remained unchanged, and therefore its thickness must be increased.

Das jetzige Verhältnis zwischen Artillerie und Panzer wird wohl richtiger dargestellt durch den Satz: Die verbesserte Panzerfabrikation und eine rationellere Panzeranordnung haben im Verein mit einer stetigen Deplacementssteigerung die Panzerung des Schiffes in einer derartigen Ausdehnung und einer derartigen Stärke ermöglicht, daß auch die Mittelartillerie nur noch durch Verstärkung des Kalibers eine entscheidende Wirkung erzielen kann.

Mit der Schlußfolgerung überrascht dagegen der Verfasser. Anstatt sich für einen Weg der Weiterentwickelung zu entscheiden, tritt er fast auf derselben Seite halb

für die Kaliberteilung, halb für ein Einheitskaliber der Mittelartillerie ein. Auf Seite 1325 der „Marine-Rundschau" heißt es: „Sicher läßt sich aber eine größere Gesamtwirkung der Mittelartillerie erzielen, ohne auf die Zahl zu verzichten, wenn wir uns zur Kalibertrennung entschließen und Wirkung beim Gefechtsbeginn und Massenfeuer auf geringe Distanzen verschiedenen Kalibern zuweisen" und weiter in demselben Sinne auf Seite 1326: „Trennt man die Mittelartillerie in schwere und leichte Kaliber, so wird man dieser Schwierigkeit Rechnung tragen und Waffen aufstellen können, die kein Kompromiß zwischen den beiden Anforderungen sind, sondern von denen jede innerhalb ihres besonderen Wirkungsbereiches das Höchste leistet, was von ihrem Kaliber geleistet werden kann." Wenige Zeilen weiter liest man dagegen folgendes: „Für die heute bestehenden Verhältnisse trifft diese Voraussetzung — gute Fernwirkung und Massenwirkung auf kurze Distanzen sind gleichwertig — wohl noch zu, auch insofern, als sich uns neben den stärksten Vertretern moderner Schlachtschiffstypen auch noch minderkräftige Gegner entgegenstellen werden, denen gegenüber gerade die große Zahl der Geschütze noch guten Erfolg verspricht. Angesichts der Tendenz, die defensiven Eigenschaften der Schlachtflotte immer weiter zu steigern, scheint es mir aber doch zweifelhaft, ob nicht in absehbarer Zukunft, wenn die schwächeren älteren Schlachtschiffe allmählich aus der Kampflinie ausscheiden, die Rücksichtnahme auf die Zahl der Geschütze vor dem Wunsche, dem einzelnen Geschütz gute Wirkung auch auf größere Entfernung zu geben, zurücktreten wird."

Mit diesen Äußerungen rät der Verfasser, die jetzt in Bau zu gebenden Schiffe mit einem schwereren und einem leichteren Mittelartilleriekaliber zu armieren, und will dabei den Nachteil in den Kauf nehmen, daß die Schiffe bereits veraltet sind, wenn sie auf Stapel gelegt werden. Wer dem Rate folgt, würde also einen der schwersten Vorwürfe auf sich laden, denn die neuen Schiffe sollen in erster Linie zum Kampfe mit den gleichzeitig bei anderen Nationen im Bau befindlichen geeignet sein. Ob eine Kaliberteilung oder die Einführung eines größeren Einheitskalibers für die Mittelartillerie vorzuziehen ist, wird durch hier nicht näher zu erörternde artilleristische Rücksichten und durch Abwägung der taktischen Chancen zweier moderner Schiffe von sonst gleichen Eigenschaften in einem Kampfe gegeneinander entschieden werden.

Nimmt man z. B. ein Schiff, das eine Mittelarmierung wie die „King Edward VII"-Klasse trägt, so hat es im Kampfe mit einem fast gleichen Schiffe, das eine Mittelarmierung wie die deutsche „N"-Klasse hat, folgende Vorteile und Nachteile: Das Schiff des „King Edward VII."-Typs wird imstande sein, mit Stahl-Vollgeschossen von zwei 23,4 cm-SK. den Panzer der gegnerischen Mittelartillerie, der wie bei „King Edward VII." auf 178 mm angenommen werden soll, unter Gefechtsverhältnissen von etwa 5000 m ab zu durchschlagen, mit den Granaten aber erst von etwa 1500 m eine entscheidende Wirkung erzielen. Das Schiff des deutschen „N"-Typs wird bis etwa 3000 m mit der 17 cm-Artillerie wenig Erfolg haben, da rund 40 Prozent des Schiffskörpers des Gegners einen sowohl gegen die Vollgeschosse wie gegen das Granatfeuer widerstandsfähigen Panzer tragen. Von etwa 3000 m ab kann es aber alle 17 cm-Geschütze einer Seite zur Wirkung bringen und behauptet diese Überlegenheit bis etwa 1500 m, erst dann kommt die 15 cm-Armierung des Schiffes des „King

Edward VII."-Typs voll zur Geltung. Von jetzt ab werden die Chancen dieses Schiffes wieder größere, da die 23,4 cm-Geschütze mit Erfolg als schwere Artillerie gegen den Panzer der schweren Geschütze und den Wasserlinienpanzer Verwendung finden können. Was aber diesen Vorteil wesentlich abschwächt oder nahezu gleich Null macht, ist der Eintritt in die Torpedozone bei 1500 m. Mit dieser und noch einer größeren Schußentfernung des Torpedos muß in den allernächsten Jahren gerechnet werden. Die englischen Schiffe schießen bereits auf derartige Entfernungen. Ein Schiff mit der Mittelarmierung des „King Edward VII." ist also nicht mehr in der Lage, einen entscheidenden Artilleriekampf mit allen Geschützen außerhalb Torpedoschußweite zu führen, vorausgesetzt, daß die Panzerung des Gegners gleich stark und ausgedehnt ist. Ist dies nicht der Fall, wie es z. B. bei der deutschen „N"-Klasse in Wirklichkeit zutrifft, so wird eine gewisse Zone für den Artillerieentscheidungskampf übrig bleiben, aber sie wird immer nur klein sein.

Ein starkes Mittelartilleriekaliber ist zwei Kalibern, einem schweren und einem leichten, unter modernen Verhältnissen vorzuziehen. Stellt man dem Schiff des „King Edward VII."-Typs ein Schiff gleicher Größe und Defensivkraft gegenüber, welches anstatt einer 17 cm- eine 21 cm-Mittelarmierung trägt, so wird das letztere im Artilleriekampf bei den modernen Torpedoschußweiten eine bedeutende Überlegenheit haben. Moderne 21 cm-Geschütze durschlagen 178 mm Panzerung auf etwa 4500 m mit Stahlvollgeschossen. Die 23,4 cm-Geschütze des „King Edward VII."-Typs werden in einer Zone bester Artilleriewirkung von etwa 4500 bis 1500 m von einer überlegenen Anzahl 21 cm-Geschütze bekämpft werden, selbst wenn deren Zahl im Vergleich zu den 17 cm-Geschützen bedeutend geringer ist. Nimmt die Torpedoschußweite, wie wohl zu erwarten ist, noch über 1500 m zu und erreicht 2000 m und darüber, so wird der Wirkungsbereich des 17 cm-Kalibers mit Stahlvollgeschossen gegen modernen Mittelartilleriepanzer außerhalb Torpedoschußweite noch mehr zusammenschrumpfen. Es läßt sich bei der heutigen Entwickelung der Waffen eine Zeit voraussehen, in der das 21 cm-Geschütz das kleinste Mittelartilleriekaliber ist, das den voraussichtlichen Anforderungen eines Kampfes gewachsen sein wird.

So groß auch der Einfluß der Zahl der Geschütze auf die Treffwahrscheinlichkeit ist, so ist eine geringere Zahl doch immer noch durch bessere Feuerdisziplin und bessere Schützenausbildung in gewisser Weise wieder auszugleichen, wenn eine Zahlbeschränkung wegen eines kleineren Deplacements eintreten muß; zu geringe Durchschlagskraft läßt sich durch personelle Leistungen nicht ersetzen. Deshalb muß in erster Linie die Durchschlagskraft und erst in zweiter Linie die Möglichkeit der Massenwirkung für die Wahl des Kalibers entscheidend sein. Dieser Grundsatz gilt sowohl für die schwere wie für die Mittelartillerie.

Der Wunsch, homogene Geschwader zu haben, hat anscheinend sowohl in England wie in Deutschland dazu geführt, bei den neuesten Bauten noch an der Mittelartillerie des „King Edward VII."- und des „Braunschweig"-Typs festzuhalten. Der Wert der Homogenität für die taktische Führung ist allerdings ein so großer, daß ihr einige andere Vorteile geopfert werden können. Es steht zu hoffen und zu erwarten, daß die Fortschritte in der Entwickelung der Torpedowaffe nicht imstande sein werden,

den artilleristischen Wert der in Jahresfrist in Bau zu gebenden letzten Schiffe der „N“-Klasse wesentlich herabzumindern. Das aber kann, ohne Anspruch auf große Sehergabe zu erheben, vorausgesagt werden, daß auch wir bei der Stapellegung des dann folgenden Geschwaders der „S“-Klasse mit dem 17 cm-Kaliber brechen und unter Beibehaltung eines Einheitskalibers zu einem höheren Mittelartilleriekaliber übergehen müssen. Das alte Batterieschiff wird in modernisierter Form bald wieder erscheinen.

I.



Rundschau in fremden Marinen.

England. Durch die Ernennung von Mr. Arnold Forster zum Kriegsminister ist die Reorganisation der Armee in ein neues Stadium getreten. Der Premierminister, Mr. Balfour, deutete die Richtung, in der die Reorganisationsvorschläge sich bewegen würden, in einer Rede im United Club in London ganz allgemein an, indem er sagte: 1. Die Schwierigkeit der Organisation liege nicht in der Verteidigung des Heimatlandes, sondern in dem Schutz der indischen Grenzen; 2. für die Verteidigung weit entfernter auswärtiger Besitzungen kann man die allgemeine Wehrpflicht nicht ausnutzen. Hieraus wird allgemein gefolgert, daß zur Verteidigung des Inselreichs eine Art allgemeiner Wehrpflicht eingeführt werden soll. Diese Annahme erhielt durch eine kürzlich durch die Zeitungen verbreitete Nachricht neue Nahrung, daß eine Art Milizsystem im Kriegsministerium vorbereitet werde, nach dem jeder Wehrpflichtige sich gegen eine Entschädigung einer kurzen militärischen Ausbildung unterziehen solle.

Die Personalreorganisation der Marine machte ebenfalls im letzten Monate weitere Fortschritte, indem die Admiralität 1. die Hauptveränderungen in den Beförderungs-, Gehalts- und Verabschiedungsbestimmungen der Seeoffiziere, Ingenieure, Ärzte und Zahlmeister bekannt gab, die der Erste Lord in seiner vorjährigen Weihnachtsdenkschrift über die Ausbildung der Seeoffiziere, Ingenieure und Royal Marine-Offiziere angekündigt hatte, 2. neue Bestimmungen über die Ausbildung der Offiziere und Seeleute im Artillerie- und Torpedodienst erließ.

Die Bestimmungen zu 1., die sich auf den Vorschlägen der Kommission unter Lord Goshen gründen, bezwecken:

a) Jüngere Seeoffiziere schneller in die Stellungen der Kommandanten und Flaggoffiziere aufrücken zu lassen;

b) Ungerechtfertigte Ungleichheiten in den Beförderungs- und Gehaltsbestimmungen der anderen Offizierskategorien zu beseitigen und sie möglichst auf dieselbe Stufe zu stellen wie die Seeoffiziere.

Um den ersteren Zweck zu erreichen, hat die Admiralität nicht den vielfach empfohlenen Weg der vorzugsweisen Beförderung besonders tüchtiger Kapitäne zu Admiralen gewählt, der den bisherigen Anschauungen im englischen Seeoffizierkorps völlig entgegenlief, sondern sich darauf beschränkt, den bereits vorhandenen Weg, nicht geeigneten Offizieren ein Bordkommando vorzuenthalten und sie dadurch nach einer gewissen Zeit zum Abgang zu zwingen, weiter auszubauen, so daß in Wirklichkeit dasselbe erreicht wird wie durch Betreten des ersten Weges. Gleichzeitig hat man die Zahl der Admirale, Captains und Commanders erhöht, um so der Admiralität die Möglichkeit einer größeren Auswahl zu geben. Die zukünftige Zahl der Flaggoffiziere soll 92 betragen: 3 Flottenadmirale, 12 Admirale, 22 Vizeadmirale, 55 Kontreadmirale, ist also um 12 Kontreadmirale vermehrt worden. Der erhöhte Bestand soll mit Ende 1907 erreicht sein. Mit dem gleichen Zeitpunkt wird die Marine, wie bereits früher festgelegt, 253 Captains und 373 Commanders zählen, d. i. eine durchschnittliche Vermehrung von 8 (7) und 9 pro Jahr. Statt wie bisher nach 10 oder 7 Jahren, je nach ihrer Beförderung vor oder nach Juli 1895, werden Admirale und Vizeadmirale vom Dezember oder Juli bereits nach 5 Jahren verabschiedet, wenn sie kein Bordkommando gehabt haben. Für Kontreadmirale ist die gleiche Frist bis auf $3^1/_2$ Jahre, für Captains die Zeit von 7 bezw. 6 Jahren auf 3, für Commanders und Lieutenants von 5 auf 3 Jahre herabgesetzt. Außerdem wird den Flagg- und Stabsoffizieren die

Erlaubnis erteilt, jederzeit um ihre Verabschiedung zu bitten. Die Mindestpension wird für Captains 450 Pfd. Sterl., das Maximum 600 Pfd. Sterl. betragen.

Die wichtigsten Bestimmungen zu b) sind:

1. Für die Marineärzte:

   α) Beförderung vom Surgeon zum Staff Surgeon nach 8 anstatt nach 12 Jahren Dienstzeit in der Charge;

   β) Erlaubnis für den Surgeon nach 4jähriger Dienstzeit, um die Verabschiedung zu bitten, mit der Erklärung, in die Reserve überzutreten. — Hierdurch soll ein für den Kriegsfall notwendiges Reserve-Ärztekorps geschaffen werden.

2. Für die Zahlmeister:

   Beförderung der Paymasters zu Staff Paymasters nach 4 anstatt nach 6 Jahren und der Staff Paymasters zu Fleet Paymasters nach 4 anstatt nach 12 Jahren in der Charge.

3. Für die Ingenieure, die vor dem 1. April 1900 eingetreten sind:

   Beförderung der Senior Engineer Lieutenants zu Engineer Commanders nach 4 anstatt nach 8 Jahren. Außerdem sind die Gehaltssätze anders geregelt worden.

4. Für die Kaplane:

   Erlaubnis nach 6, 8, 10 und 16 Jahren um ihre Verabschiedung zu bitten. Sie erhalten dann eine Vergütung von 500 bis 1600 Pfd. Sterl.

Der Ausbau der im letzten Frühjahr neu geschaffenen Organisation der Home-Flotte ist durch die Bestimmung weitergeführt, daß vom 1. Januar 1904 ab alle in der Heimat in Dienst befindlichen Torpedobootszerstörer, ausschließlich der Tender für die Schulschiffe, dem Chef der Home-Flotte direkt unterstellt werden, um die Kriegsbereitschaft zu erhöhen. Sobald durchführbar, soll derselbe auch die Verfügung über die in der Fleet Reserve befindlichen dienstbereiten Zerstörer erhalten.

Die Bestimmungen zu 2. sehen eine verbesserte Auswahl der Offiziere vor, ändern den Ausbildungsgang und schaffen 3 Klassen von Artillerie- und Torpedooffizieren. Der erste Artillerie- und Torpedokursus auf „Excellent“ und „Vernon“ dauert 15 Wochen; hiernach findet eine Auswahl für den Besuch des zweiten, 37 Wochen dauernden Kursus statt; die nicht gewählten finden als Artillerie- und Torpedooffiziere kleinerer Schiffe Verwendung. Nach Beendigung des zweiten Kursus findet eine weitere Auswahl für einen höheren Kursus am Naval College zu Greenwich von einjähriger Dauer statt. Diejenigen, die das Examen am Schluß des zweiten Kursus bestanden haben, werden Artillerie- und Torpedooffiziere auf allen Schiffen. Die bisherige Ausbildung der Artillerie- und Torpedooffiziere dauerte ebenfalls etwa 2 Jahre, der theoretische Kursus in Greenwich ging dem praktischen voraus.

Der Ankauf der beiden für die chilenische Marine bei Vickers & Co. und Armstrong & Co. gebauten Linienschiffe von 11 800 Tonnen mit 20 Seemeilen Geschwindigkeit, „Constitucion“ und „Libertad“, die jetzt „Swiftsure“ und „Triumph“ heißen, hat fast allgemeinen Beifall gefunden, zumal der Kaufpreis, 1 875 000 Pfd. Sterl., als ein sehr niedriger bezeichnet werden muß. Nach ihrer Armierung von vier 25 cm- und vierzehn 19 cm-SK., besonders aber wegen ihres nicht sehr starken Schutzes werden sie als Linienschiffe 2. Klasse bezeichnet. Ob die Admiralität die Schiffe mehr aus augenblicklichen politischen Rücksichten, damit sie nicht von Rußland oder Japan gekauft würden, oder aus Überzeugung, gute, für die englische Marine brauchbare Schiffe zu bekommen, erworben hat, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Eine kürzlich in der „Times“ erschienene Besprechung dieser jüngsten Erwerbung läßt jedoch vermuten, daß politische Gründe das Übergewicht gehabt haben müssen. Vom militärischen Standpunkt befremdet das durch den Ankauf der beiden Schiffe bewirkte Abweichen von dem in England so hoch gehaltenen Grundsatz der Homogenität.

Die zunehmende Bedeutung der Torpedowaffe infolge vergrößerter Schußweiten trägt augenblicklich wieder dazu bei, auf die Nachteile großer Monstre-Linienschiffe hinzuweisen.

— Personal. Captain Inglefield, bisher Assistant Director of Naval Intelligence, wurde als Nachfolger des Kontreadmirals Durnford zum Junior Sealord in der Admiralität ernannt. Er ist erst Captain seit 1898. Sein Nachfolger wird der bisherige Attachee in Tokio, Captain Pakenham, der in seiner bisherigen Stellung die englischen Interessen sehr zu fördern verstanden hat.

In Devonport wird das alte Schlachtschiff „Bellerophon“ als Tender der „Temeraire“ Schulschiff für die Ausbildung der Heizer 2. Klasse und der Matrosen im Heizraumdienst und soll gleichzeitig als Hulk für die Boy Artificers dienen.

Die als Tender der Schulschiffe für die Naval Reserve dienenden Kanonenboote werden allmählich durch die umgebauten Boote von 20 bis 21 Seemeilen Geschwindigkeit ersetzt. „Circe“ wird für „Renard“ Tender der „Spartiate“ in Holyhead, „Jason“ für „Gleaner“ Übungsschiff in Gravesend.

In weiterer Ausführung der Vorschläge der Personalkommission hat die Admiralität jetzt die Einstellung von Heizern an Gas- und elektrischen Maschinenanlagen in der Naval Reserve befohlen. Nach dreimonatiger Ausbildung und unter der Verpflichtung, als Heizer an Bord Dienst zu tun, erhalten sie ein Handgeld von 6 Pfd. Sterl. pro Jahr. Das Eintrittsalter wird auf 21 bis 35 Jahre festgesetzt.

Der Personalbestand der englischen Marine beträgt nach dem diesjährigen Etat: a) seemännisches Personal: 2407 Seeoffiziere, 645 Fähnrichs z. S., 1660 Deckoffiziere, 43 141 Unteroffiziere und Mannschaften, 3700 Schiffsjungen an Bord, 440 Seekadetten, 6856 Schiffsjungen in der Ausbildung; b) Maschinenpersonal: 1038 Ingenieure, 260 Deckoffiziere, 28 581 Unteroffiziere und Mannschaften; c) Handwerker usw. 22 376; d) Royal Marines: 475 Offiziere, 19 324 Unteroffiziere und Mannschaften; e) Coastguard: 361 Offiziere, 3906 Unteroffiziere und Mannschaften; f) Ärzte: 467; g) Zahlmeister: 558; h) Pensionierte in aktiven Stellungen: 817; i) Pfarrer und Instrukteure: 163. Hiervon sind 222 Seeoffiziere und 4 Offiziere der Royal Marines auf „half pay“.

— Geschwader. Die Home- und Kanalflotte haben sich Anfang Dezember zur Erledigung jährlicher Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten aufgelöst. Die Home-Flotte wird Anfang Januar wieder in Portland zusammentreten, um ihre 6 wöchentliche Kreuztour nach der Arosabucht anzutreten. „Sans Pareil“ wird während dessen durch die „Resolution“, „Mercey“ durch „Juno“ abgelöst werden.

Von der Kanalflotte werden „Majestic“ durch „Caesar“, „Magnificent“ durch „Victorious“ ersetzt.

„Hannibal“ und „Mars“ erhalten Ölfeuerungseinrichtungen in allen Kesseln.

Bei dem letzten Preisschießen vor Gibraltar erzielten:

	mit 30,5 cm-Geschützen	15 cm-SK.	7,6 cm-SK.	4,7 cm-SK.
„Majestic“	64,9 Prozent,	58,6 Prozent,	43,1 Prozent,	34,1 Prozent,
„Hannibal“	59,2 „	60,4 „	30,3 „	22,7 „
„Magnificent“ . . .	53,3 „	46,5 „	39,3 „	23,6 „
„Jupiter“	34,4 „	44,6 „	28,7 „	21,0 „
„Mars“	51,6 „	44,2 „	32,4 „	22,8 „
„Hogue“ mit 23,4 cm-	64,5 „	35,4 „	17,0 „	18,0 „

Die Kreuzerdivision, mit Ausnahme der „Drake“ und „Berwick“, ist auf dem Wege nach Westindien, um dort mit dem westindischen Geschwader gemeinsame Übungen auszuführen. Die „Drake“ konnte sich dem Geschwader nicht anschließen, weil sie mit den Batteriegeschützen in schwerer See zu viel Wasser schöpft und sich einer baulichen Umänderung unterziehen muß. „Berwick“ soll anscheinend noch vorübergehende Versuche

mit Niclausse-Kesseln machen. Am 1. April kehrt die Division zurück. Diese Entsendung hat in den Zeitungen vielfach zu der Vermutung Anlaß gegeben, daß gemeinsame Übungen mit der amerikanischen Flotte stattfinden würden; längere Auseinandersetzungen erwogen das Für und Wider, kamen aber doch zu dem Schluß, daß eine solche Maßregel kaum durchführbar sei.

Die Mittelmeerflotte ist mit Einzelschiffsübungen und Instandsetzungsarbeiten beschäftigt und in größeren oder kleineren Gruppen über das östliche Mittelmeerbecken zerstreut. Der Kreuzer „Furious“ ist zur Ablösung des „Gladiator“ ins Mittelmeer gegangen.

Das Gros des chinesischen Geschwaders befand sich Mitte Dezember noch im Norden der Station, allerdings auf dem Wege nach dem Süden, die japanisch-russische Spannung hat es dort anscheinend länger als bisher festgehalten. Der Panzerkreuzer „King Alfred“ stellt Ende Dezember als Transportschiff für die Ablösungsmannschaften der ostasiatischen Station in Dienst.

Als Flaggschiff auf der australischen Station soll der Panzerkreuzer „Euryalus“ in Aussicht genommen sein. Der Kreuzer 3. Klasse „Archer“ wurde durch die „Psyche“ abgelöst. Letzterer kam auf der Ausreise bei Timor auf Grund, ohne Schaden zu nehmen. Der Kreuzer 2. Klasse „Flora“ des pacifischen Geschwaders strandete in der Nähe von Esquimault im Nebel auf der felsigen Küste der Insel Denman. Nach vielen Mühen und mehreren Tagen gelang es, das Schiff wieder abzubringen und nach Esquimault zu bringen. Die Beschädigungen sollen ziemlich schwerer Natur sein. Kommandant und Navigationsoffizier wurden wegen unvorsichtiger Navigation getadelt.

— Schiffbau. Der Entschluß, die drei neuen Linienschiffe „Hibernia“, „Africa“, „Britannia“ nicht, wie beabsichtigt war, auf Privat- sondern auf Regierungswerften bauen zu lassen, wird der Notwendigkeit zugeschrieben, der Arbeitslosigkeit auf den Werften vorzubeugen. Allerdings werden noch größere Reparaturen den Privatwerften übergeben; so wird das Linienschiff „Goliath“ auf Thames Iron Works, der Kreuzer 2. Klasse „Highflyer“ bei Fairfield & Co. repariert. Die Reparatur der Kreuzer „Asträa“ und „Niobe“ bei der London and Glasgow Shipbuilding Co. und bei Armstrong & Co. in Barrow on Furneß ist beendet.

Die Ankündigung des Ersten Lords der Admiralität in der Denkschrift zum diesjährigen Etat, daß im Laufe des Finanzjahres sechs Linienschiffe, elf Panzerkreuzer, ein Kreuzer 2. Klasse, zwei Sloops und vier Torpedobootszerstörer dienstbereit fertiggestellt würden, scheint sich mehr als zu bewahrheiten. Es werden voraussichtlich statt vier — neunzehn Torpedobootszerstörer fertig werden.

— Probefahrten: 1. Das Linienschiff „Queen“:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
Bei der 30stündigen Fahrt			
mit 1/5 der Maschinenleistung	3 058	0,92 kg	11,3
mit 3/5 der Maschinenleistung	11 670	0,815 „	16,9
Bei der 8stündigen Volldampffahrt	15 556	0,88 „	18,4
2. Das Linienschiff „Prince of Wales“:			
Bei der 30stündigen Fahrt mit 1/5 der Maschinenleistung . .	3 218	1,10 „	10,5
3. Der Panzerkreuzer „Lancaster“:			
Bei der 8stündigen Volldampffahrt	22 881	0,97 „	23,83
4. Der Panzerkreuzer „Suffolk“:			
Bei der 8stündigen Volldampffahrt	22 645	1,10 „	24,7

Der letzte der Kreuzer der „Monmouth“-Klasse, „Cornwall“, wird Mitte Januar die Probefahrten beginnen.

— Stapelläufe. Das Linienschiff „Hindustan“ des Etats 1902/03, das am 29. Oktober 1902 auf Stapel gelegt wurde, lief am 19. Dezember bei Brown & Co. an der Clyde von Stapel.

Der Panzerkreuzer „Devonshire“ soll im Februar in Chatham zu Wasser gelassen werden.

— Kessel. Die „Medea“ und „Medusa“ sollen noch weitere Probefahrten machen. — Nach den letzten Dauerleistungen des Kreuzers „Spartiate“ mehren sich wieder die Stimmen für Beibehaltung der Belleville-Kessel.

— Torpedowesen. Auf der Werft von Thornycroft zu Chiswick lief das erste der der Firma vom Programm 1902/03 in Bau gegebenen vier Boote, „Keynet“, vom Stapel.

Die bei Laird in Birkenhead gebauten Boote „Blackwater“ und „Foyle“ erreichten bei der vierstündigen Probefahrt mit voller Belastung 25,65 Seemeilen.

— Unterwasserboote. Drei Unterwasserboote des Programms 1902/03 sind fertig.

— Verschiedenes. Der Wert des englischen Flottenmaterials (ausschließlich Artillerie und Munition) wird geschätzt auf: 1813: 10 Mill. £; 1860: 17 Mill. £; 1878: 28 Mill. £; 1902: 100 Mill. £.

— Fachliteratur. Die Fachliteratur beschäftigt sich vorwiegend mit der alten Frage der Heranziehung der Kolonien zur Reichsverteidigung, dem Einfluß der verbesserten Torpedoschußweite auf die Schiffskonstruktion, dem Schutz des Handels im Kriege, ohne irgend etwas besonders Neues zu bringen.

In einem Vortrage vor der United Service Institution erörterte Captain Ballard das Zusammenwirken von Heer und Marine und kommt dabei zu dem Schlusse:

1. England werde Landungen in größerem Stile in einem europäischen Lande kaum je ausführen;

2. bei einer Überlegenheit zur See werde der feindliche Kolonialbesitz leicht in englische Hände fallen, ohne großen Einsatz von Landtruppen;

3. wenn eine Landung notwendig werde, müsse sie schnell ausgeführt werden. Hierzu gehöre in erster Linie eine sorgfältige Vorbereitung der Feldzugspläne und eine klare Abgrenzung des Verantwortungsbereichs des See- und Landbefehlshabers bereits im Frieden.

Die englischen Vorschriften und Gepflogenheiten scheinen ihm in dieser Hinsicht revisionsbedürftig.



Frankreich. Die Kammer hat das Marinebudget mit geringfügigen Änderungen nach dem Kommissionsbericht angenommen, worüber an anderer Stelle ausführlich berichtet ist; dem Senat liegt der Bericht seiner Budgetkommission vor.

Die Verurteilung Pelletans durch Lockroy hat in der unabhängigen Presse Angriffe auf den Minister wegen ungerechtfertigten Umgehens mit Staatsgeldern hervorgebracht. Er habe überdies den Arbeiterverbänden derart geschmeichelt, daß die Arbeiter jetzt auf den Staatswerften sich als Herren fühlen und sehr schwer unter Botmäßigkeit zu halten sind. „Echo de l'Armée“ beruft sich auf einen Freund Pelletans. Ein Werftbeamter soll in einem vertraulichen Bericht gemeldet haben, daß Mangel an Disziplin, Vergeudung und Unordnung einen hohen Grad auf den Werften und Arsenalen erreicht haben.

Bei einer Besichtigung der Marineartilleriewerkstatt Ruelle nahm der Minister die Einladung der organisierten Arbeiter der Werkstatt zu einem Bankett an, das in den

Räumen der Werkstatt selbst stattfand. Herr Pelletan äußerte auf eine Ansprache, die ihm den Dank der Arbeiter für die in der Marine eingeführten Verbesserungen ausdrückte, er habe nur seine Pflicht getan; es gäbe in dieser Welt nur zwei Parteien, eine, die Mißbräuche abschaffen, die andere, die sie erhalten wolle. Die Regierung wolle vorschreiten, und das Land erkenne dies an; die Regierung würde ebenso treu zu den Volksmassen stehen, wie diese zur Republik.

Der Kabinettschef des Ministers hat in Bordeaux bei einem Festmahl des Seemanns- und Seefischervereins die Beschwerden dieser Seedienstpflichtigen entgegengenommen und ihnen versprochen, beim Minister für deren Beseitigung vorstellig zu werden. Dieser hat die Darstellung seiner Absichten über die Umgestaltung des mittleren Beamtenkorps durch Tissier in Bordeaux als richtig bestätigt.

Die Kammer hat das Gesetz betreffend Vervollständigung der nationalen Ausrüstung durch Ausführung einer Anzahl neuer Wasserwege, Verbesserung vorhandener Kanäle, Flüsse und Häfen in der vom Senat beschlossenen Fassung angenommen, desgleichen die die einzelnen Arbeiten feststellenden Gesetze.

— Organisation. Es ist eine neue Vorschrift über die Indienststellung, Erprobung und Unterhaltung der Kriegsschiffe vom Minister erlassen worden, auf die an anderer Stelle zurückgekommen wird.

Die Materialienrechnungslegung an Bord ist neu geregelt worden. Vor allen Dingen ist die Eintragung der amtlichen Preise in die Materialienrechnungen fortgefallen.

— Personal. Vizeadmiral Marquis ist zum Marinepräfekten in Rochefort ernannt worden, an Stelle des Vizeadmirals Godin, der wegen Erreichung der Altersgrenze den Abschied nimmt. Vizeadmiral Richard ist zum Vorsitzenden des Arbeitenrates ernannt worden.

Die Dienstzeit bei der Flagge für die Seedienstpflichtigen ist vom 1. November ab auf 44 Monate festgesetzt.

Da zur Zeit etwa ein Drittel der jährlich bei der Marine eingestellten Mannschaften der Landbevölkerung entstammt und für das Heer die zweijährige Dienstzeit eingeführt wird, zu der die Marine nicht übergehen kann ohne schwere Schädigung der Leistungen des Maschinenpersonals, das zumeist aus Freiwilligen der Landbevölkerung besteht, so werden schon jetzt Besorgnisse laut, ob auch in Zukunft genügender Ersatz für das Maschinenpersonal vorhanden sein wird.

— Die fertige Flotte. Infolge vorgekommener Unregelmäßigkeiten bei der Inventar- und Materialverwaltung an Bord ist eine allgemeine Revision befohlen worden.

Die Torpedobootsjäger des Nordgeschwaders machten einige Übungsfahrten in der Umgegend von Brest, die mit Forcierungsübungen der Einfahrten verbunden wurden. Panzerkreuzer „Marseillaise“ und Kreuzer „Guichen“ sind von Cherbourg wieder nach Brest zurückgekehrt.

Die erste Division machte am 1. Dezember eine Fahrt nach der Bucht von Roscanvel, um Schießübungen abzuhalten, darunter eine Nachtübung vom Schiff zu Anker gegen Ziele, die durch die Torpedobootsjäger geschleppt wurden.

Torpedobootsjäger „Bombarde“ ist an Stelle von „Sagaïe“, der zur beweglichen Verteidigung von Lorient tritt, in das Nordgeschwader getreten.

Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“ wird für längere Zeit aus dem Geschwader scheiden. Wie erinnerlich, konnte er die erwartete Geschwindigkeit nicht erlangen; es sollen infolgedessen die Schlingerkiele verkürzt und die Schraubenflügel gegen andere gewechselt werden. Man erhofft, dadurch höhere Geschwindigkeit zu erzielen.

Die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders übte bei den Hyèrischen Inseln; das aktive Geschwader besuchte Antibes. Vor St. Topaze trieb im Sturm am 21. und 22. November Linienschiff „Iéna“ vor seinen Ankern auf das Admiralschiff „St. Louis“, wobei diesem die Kette des Ankers, vor dem es lag, brach, so daß es an einer andern

Stelle ankern mußte. Schaden wurde an den Schiffskörpern nicht angerichtet und der verlorene Anker wieder gefischt.

Die Kreuzer „Latouche-Tréville“ und „Du Chayla“, die so lange nach dem östlichen Mittelmeer entsandt waren, sind nach Toulon zurückgekehrt und demnächst zum Mittelmeergeschwader gestoßen, das am 4. Dezember in Villafranca eingetroffen ist.

Das aktive Geschwader hielt die vierteljährlichen Schießübungen nach Treibscheiben ab, machte Rammübungen und Fahrtübungen mit bestimmt vorgeschriebenen Umdrehungszahlen und lief am 7. Dezember in Toulon ein. Die Torpedobootsjäger machten Such- und Angriffsübungen gegen die Reservedivision in den Gewässern von Toulon.

In Toulon werden vom 1. Januar ab auf folgenden in Reserve befindlichen Schiffen die Besatzungen vermindert: Küstenpanzer „Indomptable“, „Requin“, „Terrible“; Kreuzer „Charner“, „Descartes“ und „Cassard“; „Cosmao“, „Wattignies“, „d'Iberville“ treten in Spezialreserve.

Für das Geschwader des äußersten Ostens wird der Panzerkreuzer „Sully“ Anfang Januar in Toulon in Dienst stellen. Kontreadmiral de Jonquières hat am 10. Dezember den Befehl über die zweite Division übernommen.

Linienschiff „Marceau“ soll nach Beendigung der Erprobung an Stelle von „Magenta“ Torpedoschule werden.

— Bewegliche Verteidigung. Vizeadmiral Fournier setzte seine Besichtigung in Toulon fort, wo er am 19. November eintraf und die Torpedoboots- und Unterwasserbootsstation am 20. besichtigte. Zunächst mußten die Schulboote Torpedoschießen vorführen, dann wurde die Mobilmachung der beiden Divisionen erster Linie befohlen, die nach dem Golf von Juan und Villafranca entsandt und dort im Evolutionieren besichtigt wurden.

Torpedobootsjäger „Sagaïe“, Divisionsboot der beweglichen Verteidigung von Lorient, steht gleichzeitig dem Füsilierlehrbataillon zur Ausbildung der Geschützführer der leichten Geschütze zur Verfügung.

Am 14. Dezember ist auf telegraphischen Befehl aus Paris die bewegliche Verteidigung von Cherbourg, 2 Divisionen, zu mehrtägigen Übungen mobilisiert worden, die in Verbindung mit der Dünkirchener Verteidigung ausgeführt wurden. Der gleiche Befehl erging an Lorient, wo die Übungen eine Woche lang dauern sollen.

— Unterwasserboote. Linienschiffe „Brennus“, „Charles Martel“, „Carnot“, zu Anker auf der Reede von Salin d'Hyères, erhielten um 2 Uhr nachmittags den Befehl, sich gegen Unterwasserbootsangriffe zu schützen. Die Besatzungen nahmen die Bereitschaftsstellung ein, und an dreitausend Augen durchforschten vergeblich die Wasserfläche, als man kurz vor 4 Uhr auf „Charles Martel“ einen Stoß spürte und gleichzeitig in der Nähe „Gustave Zédé“ auftauchen sah, etwas früher war „Carnot“ ebenfalls durch einen Torpedo getroffen worden.

Unterwasserboot „Lynx“ ist zu Probefahrten in Dienst gestellt worden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Desaix“ hat am 17. Novembar seine Volldampffahrt gemacht und dabei mit 17715 Pferdestärken, stündlichem Kohlenverbrauch für Quadratmeter Rostfläche 148 kg, für 1 Pferdestärke 0,838 kg, nur 20,7 Seemeilen Geschwindigkeit erreicht, erwartet wurden 21 Seemeilen, doch waren sie nicht verlangt; die übrigen Forderungen der Verdingung dagegen wurden mehr als erfüllt.

Panzerkreuzer „Kléber“ machte als letzte Fahrt die Kohlenmeßfahrt für 10 000 Pferdestärken. Es wurden dabei durchschnittlich 10 300 Pferdestärken entwickelt bei 0,752 kg Kohlenverbrauch für 1 Pferdestärke und Stunde.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ ist am 1. Dezember zu Probefahrten in Dienst gestellt, obwohl er kaum bewohnbar ist; die Mittelartillerie ist zwar an Ort und Stelle, aber die schwere Bestückung fehlt noch, und der Stand der noch auszuführenden Arbeiten läßt den Beginn der Fahrten erst für Anfang Februar erwarten.

Panzerkreuzer „Gloire“ schoß die Mittelartillerie an, ohne Störungen.

Linienschiff „Suffren“ hat nun endlich seine Erprobung durch einen Schleppversuch mit Panzerkreuzer „Marseillaise“ am 26. November beendet und wird nun in Brest für den Eintritt in das Mittelmeergeschwader instandgesetzt. Mit Umdrehungen für 10 Seemeilen Fahrt schleppte „Suffren“ die „Marseillaise“ mit 7,2 Seemeilen Fahrt, diese jenen mit 6,8 Seemeilen.

Torpedobootsjäger „Balliste“ hat in Cherbourg die Probefahrten begonnen.

— Die Flotte im Bau. Linienschiff „République“ erhält im Brester Dock die Schraubenwellen.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ liegt zur Zeit im Dock, wo seine Schlingerkiele verkürzt und die Unterwassertorpedorohre eingebaut werden. Auf Linienschiff „Marceau“, dessen Umbau vollendet ist, ist ein Teil der Oberbauten verschwunden.

— Versuche. Ein 16,5 cm-Turm des Panzerkreuzers „Condé“ soll wieder abgenommen und auf dem Marineschießplatz Gavres durch eine 16,5 cm-S. K.-Granate beschossen werden.

Der Stopper „Moissenet“ wurde bei den Schleppversuchen zwischen „Suffren“ und „Marseillaise“ auf beiden Schiffen mit befriedigendem Erfolg angewendet.

— Stapellauf. Am 1. Dezember in Toulon Unterwasserboot „Perle“, Typ „Naiade“, wo zur Zeit noch neun weitere Unterwasserboote auf Stapel sind, darunter zwei 213 t und 300 t und drei eben vom Minister in Auftrag gegebene. — Am 17. Dezember in Toulon auf der Werft Forges et Chantiers de la Méditerranée Linienschiff „Patrie“.

— Fachzeitschriften. „Le Yacht“ klagt darüber, daß die Seeoffiziere und die Mannschaften nicht genügend in der Küstenkunde ausgebildet würden und daß die bisherigen wenigen Fahrten auf Torpedofahrzeugen zu diesem Zweck vom 1. Januar ab noch weiter beschränkt werden würden. Dann trete die Verfügung vom 26. Oktober in Kraft, die aus den Kommandanten dieser Fahrzeuge Zahlmeister und Magazinaufseher mache, die dann keine Zeit mehr für die militärisch-seemännische Ausbildung über all dem Rechenkram haben würden.

Eine ernste Jahresschlußbetrachtung über die Stellung des Seeoffizierkorps gegenüber den anderen Marineoffizierkorps und in der Marine überhaupt gibt Saint-Regnier in „Le Yacht“. Seit Herrn de Lanessans Ministerium ist der vorwiegende Einfluß der militärisch seemännischen Elemente im Ministerium sowohl wie an anderen Stellen geschwunden, eine vollkommene Gleichstellung mit den Hilfskorps erfolgt. Durch Zulassung von Obermaaten mit Volksschulbildung zur Seeoffizierlaufbahn in größerer Zahl leidet die Einheitlichkeit des Ersatzes, und schließlich ist das Schlimmste, daß die Politik auch in die Offiziermessen eingezogen ist und daß Gesinnungskriecherei und -Riecherei getrieben wird.

In „Armée et Marine“ nimmt P. de Gondi den Lanessanschen Gedanken auf, Marinehandwerkerschulen zu gründen, um den Ersatz an Spezialisten sicherzustellen, diesen das Verbleiben im Dienst so verlockend als möglich zu machen, da die Seeeinschreibung nicht genügend Ersatz liefert.



Rußland. Neubauten. Am 14. November hat auf der Lasarefski-Werft in Sewastopol in Gegenwart des Vizeadmirals Skrydloff die Kielweihe des Linienschiffes „Johann Slatoust“ stattgefunden. Die Abmessungen des Schiffes sind: Deplacement 12 733 Tonnen, größte Länge 118,4 m, größte Breite 22,6 m, Tiefgang 8,2 m, Geschwindigkeit 16 Seemeilen, Armierung 40 Geschütze verschiedener Kaliber, 5 Unterwasser-Torpedorohre.

Auf der Newskiwerft in St. Petersburg ist das Hochseetorpedoboot „Statnü" von Stapel gelaufen.

Das auf der Staatswerft in Nikolajeff gebaute große Torpedoboot „Sawjätnü" hat bei der Probefahrt eine Geschwindigkeit von 26 Seemeilen erreicht.

— Geschwader des Stillen Ozeans: Die Dislozierung der im fernen Osten befindlichen oder auf der Ausreise dorthin begriffenen Seestreitkräfte war Ende Dezember folgende:

In Port Arthur: Die Linienschiffe: „Petropawlowsk", „Poltawa", „Sewastopol", „Pereswjät", „Retwisan", „Pobjäda", „Zessarewitsch"; die großen Kreuzer: „Askold", „Pallada", „Diana", „Warjag", „Bajan"; die kleinen Kreuzer: „Nowik", „Sabjaka"; die Kanonenboote: „Gremjaschtschi", „Koreetz"; die Transporter: „Jenissei", „Amur", „Angara"; die Torpedokreuzer: „Possadnik", „Gaidamak", 12 große Torpedoboote und 7 kleine Torpedoboote.

In Wladiwostok: Die großen Kreuzer: „Rossija", „Gromoboi", „Rurik"; der kleine Kreuzer: „Bogatyr"; Kanonenboot „Mandshur"; Transporter „Lena"; 3 Hochsee-, 7 Hafentorpedoboote.

In Dalni: Die kleinen Kreuzer: „Rasboinik", „Dschigit".

In Njutschwang: Kanonenboote „Otwashni" und „Siwutsch".

In Tschemulpo: Kanonenboot „Bojarin".

In Nagasaki: Kanonenboot „Giljak".

In Masampo: Kanonenboot „Rasboinik".

Im Nimrodsund: Kanonenboot „Dschigit".

In Bizerta: Linienschiff „Osslabja"; große Kreuzer „Aurora", „Dmitri Donskoi", 2 große Hochseetorpedoboote.

In Algier: 4 große, 2 kleine Hochseetorpedoboote.

In Brest: 2 kleine Hochseetorpedoboote.

Der Statthalter, Vizeadmiral Alexejeff, hat vom 25. Oktober bis 3. November eine eingehende Besichtigung des auf der Reede von Talienwan versammelten Geschwaders abgehalten, die ihn zu folgendem Befehl veranlaßt hat:

Während meines Aufenthaltes auf dem Geschwader des Stillen Ozeans, das zur Besichtigung durch mich in einer Stärke von 30 Wimpeln auf der Reede von Talienwan zusammengezogen war, habe ich die Überzeugung gewonnen, daß die Schiffe in ordentlichem, kriegsschiffmäßigen Zustande waren. Indem ich mir die verschiedenen Dienstzweige vorführen ließ, habe ich gesehen, daß der Schiffsdienst sachgemäß gehandhabt worden und in der kriegsmäßigen Ausbildung der Besatzungen und der Kriegsbereitschaft der Schiffe ein Fortschritt zu verzeichnen ist. Das gefechtmäßige Schießen der Geschwader, der wichtigste Zweig der Gefechtausbildung, wurde nach geschleppter und fester Scheibe in Verbindung mit Manövern, denen taktische Aufgaben zu Grunde lagen, regelrecht durchgeführt und hatte die zu erwartenden Ergebnisse. Die vor der Besichtigung im nördlichen Chinesischen Meer und an den Küsten von Quantun vorgenommenen Manöver sind ohne den geringsten Zwischenfall verlaufen, trotzdem sie völlig kriegsmäßig durchgeführt worden sind. Auf Grund der Ergebnisse meiner allseitigen Besichtigungen und der Manöverleistungen des Geschwaders halte ich es für meine angenehme Pflicht, dem Geschwaderchef, Vizeadmiral Stark, den jüngeren Admiralen, den Kommandanten, Offizieren der Stäbe und allen Offizieren meinen Dank auszusprechen. Den schneidigen Besatzungen aber rufe ich für ihren unermüdlichen Diensteifer ein herzliches „Danke" zu. Der Befehl soll den Besatzungen aller Schiffe und den Kommandos an Land bekannt gegeben werden.

— Verleihung des St. Georgen-Kreuzes an die Schwarze Meer-Flotte. Zur Feier des fünfzigsten Jahrestages der Schlacht bei Sinope hat Seine Majestät der Zar den Befehl vom 26. Februar 1856 erneuert, demzufolge alle Schiffe, deren Besatzungen sich aus den Equipagen der Schwarze Meer-Flotte und Kaspischen

Flottille ergänzen, in den Kommandozeichen (Admiralsflaggen, Breitwimpeln, Wimpeln) das Georgenkreuz zu führen haben.

— Personalien. Kontreadmiral Großfürst Alexander Michailowitsch hat als zweiter Admiral der Schwarze Meer-Flotte das Kommando über ein aus den Linienschiffen „Rostislaff", „Tschessma", „Tri Swjatitelja", „Knjäs Patjomkin Tawritschesli", dem Kreuzer „Pamjatj Merkurija" und dem Transporter „Ingul" bestehendes Geschwader übernommen.

— Bau einer Werft in Baltisch Port. Der Ingenieur Mühlental hat in Baltisch Port ein größeres Terrain gepachtet, auf dem er eine Schiffbauwerft errichten will.

— Handelsschiffahrt. Die Hauptverwaltung für die Handelsschiffahrt und die Häfen soll beabsichtigen, das Recht des Führens der russischen Handelsflagge einzuschränken. Danach wird dieses Recht nur solchen Fahrzeugen zustehen, deren Besitzer (einzelne Persönlichkeiten oder Genossenschaften) russische Untertanen sind. Falls ein Schiff einer Aktiengesellschaft gehört, kann es die russische Flagge nur führen, wenn der Sitz der Gesellschaft in Rußland ist und die Mehrzahl der Mitglieder russische Untertanen sind. Auf Schiffe, die schon im teilweisen Besitz von Ausländern sind, sollen diese Bestimmungen keine Anwendung finden.

Die Verwaltung hat fernerem Vernehmen nach ein Gesetz über die Benutzung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken ausgearbeitet, das einerseits sehr günstig für die Schiffsreeder gehalten sein, andererseits aber den Militärfiskus vor ähnlichen Überforderungen sichern soll, wie sie bei den Truppentransporten während der chinesischen Wirren vorgekommen sind.

Schließlich plant sie die Anschaffung von Schulschiffen für die Handelsmarine. Zunächst ist je ein Schiff für 100 Zöglinge in der Ostsee und dem Kaspischen Meer vorgesehen worden. Im Schwarzen Meer ist ein solches bereits vorhanden.

Die Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel richtet eine Verbindung zwischen Konstantinopel und den griechischen Häfen ein, in die zwei neue Dampfer eingestellt werden.

Die Verwaltung der baltischen Eisenbahn hat mit der Dampfergesellschaft S. P. Hutchisson einen Vertrag abgeschlossen, nach dem diese zwischen Reval und Swansea (Wales) monatlich je einen Dampfer hin und zurück laufen lassen will.

— Sibirische Eisenbahn. Aus Anlaß des zehnjährigen Bestehens des Komitees der Sibirischen Eisenbahn ist ein geschichtlicher Überblick über dessen Tätigkeit herausgegeben worden, der die ersten offiziellen Angaben über die Baukosten der einzelnen Teilstrecken enthält. Danach erforderten:

I. Die von dem Komitee gebauten Strecken:	Länge in Werst	Kosten in Rubeln	Kosten in Rubeln pro Werst
a) Westsibirische Bahn	1 328	51 110 397	38 487
b) Mittelsibirische "	1 715	101 481 382	59 173
c) Zweigbahn nach Tomsk	89	2 573 198	28 912
d) " von Irkutsk nach dem Baikalsee	64	3 171 555	49 555
e) Dampffähr-Verbindung über den Baikalsee	—	6 744 340	—
f) Umgehungsbahn am Baikalsee	244	53 625 745	219 777
g) Transbaikalische Bahn	1 036	79 942 702	77 170
h) Bahn Kaidalovskoje—chinesische Grenze	324	31 564 349	97 421
i) Bahn Nikolskoje—chinesische Grenze	110	8 113 987	73 764
k) Ussuri-Bahn	717	46 267 088	64 529
l) Bahn Jekaterinburg—Tscheljabinsk	225	6 535 258	29 046
m) " Perm—Kotlass	812	41 380 901	50 961
Summe	6 665	432 520 902	64 894

	Länge in Werst	Kosten in Rubeln	Kosten in Rubeln pro Werst
II. Verstärkung der Sibirischen Bahn . . .		94 320 660	22 287
III. Amur-Bahn (Änderungen)		2 029 575	
IV. Ostchinesische Bahn	2 377	253 496 850	106 645
V. Ergänzungsarbeiten:			
a) an der Sibirischen Bahn: Verbesserung der Flüsse Tschulym, Angara, Amur, Schilka und Ussuri; Dampfschiffahrt; Hafenbau in Wladiwostok		10 321 028	1 834
b) an der Ostchinesischen Bahn:			
1. Verteidigung der Linie und besondere durch die Eigenart des Baues verursachte Kosten . . .		46 293 386	19 475
2. Verluste durch die Wirren des Jahres 1900		70 000 000	29 449
3. Bau der Stadt und des Hafens von Dalni		18 850 000	7 783
4. Dampfschiffahrt auf dem Stillen Ozean		11 427 000	4 808
Summe	9 042	940 259 401	103 987



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Neben den Vorgängen auf dem Isthmus von Panama und auf S. Domingo — welch letztere schon zu dem Vorschlage geführt haben, die „Schwesterrepubliken“ Haiti und S. Domingo kurzer Hand zu annektieren — beschäftigt das öffentliche Interesse gegenwärtig vornehmlich eine Untersuchung gegen den zur Zeit auf den Philippinen erfolgreich kämpfenden Generalmajor Leonard Wood, welche für die Marine mittelbar gleichfalls von Bedeutung ist, weil sie auf die Beförderungsverhältnisse im Offizierkorps ein neues Licht wirft. Danach scheinen die vom Präsidenten als Höchstkommandierendem und Kriegsherrn verfügten Beförderungen der Offiziere der Bestätigung durch den Senat zu bedürfen. Es wird berichtet, daß im Senat (Committee of Military affairs) eine starke Partei unter Führung der Senatoren Hanna und Teller sich der Bestätigung der Beförderung des Generals Wood widersetzt und vom Präsidenten die Zurücknahme der Beförderung sowie die Heimberufung des Genannten verlangt, um ihn persönlich vernehmen zu können. Der Präsident soll dieser Forderung entschieden Widerstand leisten. Ferner soll die Beförderung zahlreicher dem General Wood im Range nachstehender Offiziere (21 Obersten, 24 Oberstleutnants, 26 Majore, 27 Hauptleute, 33 Oberleutnants und 41 Leutnants) von der Erledigung der Affäre Wood abhängig gemacht werden, ja, es sollen bestimmungsmäßig die vom Präsidenten verfügten Ernennungen, welche vom Senate in der laufenden Session nicht genehmigt worden, rückgängig gemacht und zur nächsten Session erneuert werden müssen. Diese Verhältnisse treffen naturgemäß auch für die Offizierkorps der Marine zu, so daß das Schicksal der amerikanischen Offiziere nicht nur von ihren Vorgesetzten bezw. dem Präsidenten abhängt, sondern von Persönlichkeiten, welche gänzlich außerhalb des Heeres und der Flotte stehen und Einflüsse zur Geltung bringen können, welche mit den Interessen der bewaffneten Macht nichts zu tun haben. Nebenbei sei bemerkt, daß die schwebende Untersuchung gegen den General Wood durch Anklagen hervorgerufen worden ist, welche sich auf sein früheres Geschäftsgebahren als Gouverneur

auf Kuba und seine Beeinflussung der Presse zu jener Zeit beziehen. Es wird ihm u. a. Ungehorsam gegen seinen damaligen Vorgesetzten, General Brooke, und die Annahme von Geschenken vorgeworfen. Hauptankläger ist ein Mr. Estes Ratbone, früher Leiter der Post auf Kuba.

Sodann erregen größeres Interesse die Jahresberichte des Marinesekretärs Moody und der ihm unterstellten Ressortchefs. Diese Berichte werden an anderer Stelle eingehender besprochen. Sie gipfeln im wesentlichen in der Begründung der Mehrforderungen für den Ausbau der Flotte. Die für die gegenwärtige Tagung der gesetzgebenden Körperschaften erwartete und von dem spiritus rector des Marinedepartements, Kontreadmiral Taylor, dringend befürwortete Vorlage der Schaffung eines Admiralstabes scheint jedoch dieses Mal noch auszubleiben, weil der Marinesekretär Moody sich mit der Neuerung noch nicht hat befreunden können. Er legt den Vorschlag nur zur Erwägung vor, bemerkt aber dabei, daß eine Änderung an sich noch keine Verbesserung sei, und daß eine solche daher nur ins Auge gefaßt werden dürfe, wenn ihr Erfolg auf der Hand läge. Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß die Befürchtung, der Admiralstab werde, auch wenn er dem Sekretär unterstellt bleibt, das Übergewicht über die Verwaltung erlangen, hierbei den Ausschlag gegeben hat, ganz ähnlich wie seiner Zeit bei der Schaffung des Generalstabes für die Armee.

Die Panama-Affäre hat in bezug auf die Marine bereits die Wirkung gehabt, daß eine Vermehrung der kleinen Schiffe für die westindische Station, der sogenannten mosquito fleet, in Aussicht steht. Es wird eine Verstärkung dieser Station um sechs Schiffe von der Größe und Art des kleinen Kreuzers „Nashville“ vorgeschlagen, von etwa 1000 Tonnen Wasserverdrängung und großem Kohlenfassungsvermögen, deren Kosten auf je ca. 250 000 Dollars veranschlagt werden. Dieser Typ wird als besonders wertvoll für die Verwendung an beiden Mündungen des Kanals angesehen.

— Personal. 1. Die beabsichtigten Personalvermehrungen werden bei Besprechung der Jahresberichte Erwähnung finden. Hier sei nur erwähnt, daß schon jetzt betreffs der Stärke der Marineinfanterie Verlegenheiten eintreten. Angesichts der Notwendigkeit, das in der Heimat befindliche Personal dieser Truppe für etwaige Verwendung auf der Landenge von Panama bereit zu halten, bereitet die Forderung, 200 Mann im Januar als erste Besatzung nach dem neu zu gründenden Stützpunkt auf den Philippinen, Olongapo, zu entsenden, Schwierigkeiten, weil dadurch „die heimischen Kasernen geleert werden würden“. Man hält eine Etatsvermehrung von mindestens 1000 Mann für notwendig.

2. Nach einer von dem Kongreßmitgliede Parker eingebrachten Bill wird die Bildung eines Korps von 3000 Naval-Volunteers vorgeschlagen. Die Leute sollen sich auf fünf Jahre verpflichten, werden auf Kriegsschiffen ausgebildet und sollen danach, wenn sie einberufen werden, den Disziplinargesetzen unterstehen und die Gebührnisse der aktiven Mannschaften erhalten. Im auswärtigen Handel und bei der Hochseefischerei beschäftigte Fahrzeuge erhalten für jeden Freiwilligen, der für jedes Jahr seiner Verpflichtung eine einmonatliche Übung durchgemacht hat und seinen Posten gut ausfüllt, monatlich eine bestimmte Summe, welche vom Marinesekretär festgesetzt wird. Dampfschiffe, welche über 10 Knoten laufen, sollen eine erhöhte Bezahlung erhalten, wenn sie in einem den Marinesekretär befriedigenden Zustande gehalten werden und ihre Eigentümer sich verpflichten, sie der Regierung jeder Zeit gegen eine angemessene Entschädigung zur Verfügung zu stellen.

3. Die im vorigen Jahre nicht zur Verabschiedung gelangte Bill betreffs Schaffung einer Marinereserve soll in dieser Tagung des Kongresses wieder vorgebracht werden und nach den stattgehabten Vorverhandlungen mit einflußreichen Mitgliedern des Marinekomitees gute Aussicht auf Genehmigung haben.

4. Die Desertionen in der Marine haben im Rechnungsjahr 1903 12,5 v. H. betragen, etwas mehr als der Durchschnitt der letzten Jahre. Man tröstet sich damit,

daß die meisten Desertionen von Schiffen auf den Werften und von Kasernenschiffen vorkommen, während sie auf seeklaren Schiffen seltener sind und beispielsweise im Kriegsjahre 1898 nicht die Hälfte des Friedensprozentsatzes erreicht haben. Für die Zukunft erhofft man eine stetige, wenn auch langsame Abnahme durch die eingeführten Erleichterungen des Dienstes und die Belohnungen, welche für Verbleiben im Dienste ausgesetzt sind; hauptsächlich aber durch die vermehrte Einstellung von Mannschaften der Landbevölkerung.

5. Das verhältnismäßig hohe Lebensalter der älteren Offiziere gibt zu Bedenken Anlaß. Von den elf Kapitäns zur See, welche zur Zeit Linienschiffe kommandieren, stehen zwei im Alter von 59 Jahren, einer ist 58, drei sind 57, drei 56 und zwei 55 Jahre alt. Ihre Nachfolger werden sich ungefähr in demselben Alter befinden. Man denkt daher daran, eine Verjüngung des Offizierkorps dadurch herbeizuführen, daß für die einzelnen Dienstgrade Altersgrenzen eingeführt werden der Art, daß beispielsweise der Kapitän zur See mit 55 Jahren, der commander mit 50 Jahren den Dienst verlassen muß, wenn er dann noch nicht zur Beförderung heran ist.

— Geschwadertätigkeit. Wie bereits in voriger Nummer erwähnt, werden die Vorgänge in Westindien die beabsichtigten Manöver beeinflussen. Zunächst wird das karaibische Geschwader (Coghlan) voraussichtlich an den Wintermanövern nicht teilnehmen können, und die Führer werden dadurch eines großen Teils der so notwendigen Kreuzer entbehren.

Die Panama-Affäre beansprucht gegenwärtig außer dem Coghlanschen Geschwader auch ein Linienschiff des nordatlantischen Geschwaders. Als die Entsendung eines solchen notwendig wurde, waren alle Schiffe auf den Werften in Überholung. Nur die gerade mit ihren Reparaturen und Probefahrten fertig gewordene „Maine" konnte nach Colon geschickt werden, obwohl auch sie wieder invalide geworden war. Es hatten sich Brüche in den Fundamenten der Zylinder gezeigt, so daß sie nur noch zwölf Knoten zu laufen riskieren konnte. Nichtsdestoweniger mußte sie aber herangezogen werden und ist inzwischen, nachdem das neue Linienschiff „Missouri" fertig geworden und zum Linienschiffsgeschwader getreten ist, abgelöst und heimbeordert worden, um abermals einer größeren Reparatur unterzogen zu werden. Die Erfahrung, daß gerade jetzt wieder, als die Verwendung der Flotte im politischen Interesse nötig wurde, alle Schiffe zunächst sich auf den Werften befanden, nachdem es schon Schwierigkeiten genug verursacht hatte, im Sommer die „Kearsarge" rechtzeitig nach Kiel zu senden, hat ernste Bedenken wachgerufen, welche sich auch gegen die häufigen Manöver richten, durch welche die Kessel und Maschinen in einer Weise beansprucht werden, welche die Schiffe nötigt, sofort nach Schluß der Manöver auf die Werften zu gehen, und dadurch die Leistungsfähigkeit der Flotte im Bedarfsfalle in Frage stellt. Gleichzeitig wird darüber geklagt, daß auf diese Weise die Werften zeitweise (in der Regel zweimal im Jahre) mit Arbeiten überhäuft werden, während sie zu anderen Zeiten teilweise ohne Beschäftigung sind und viele Arbeiter entlassen müssen, von denen sie, wenn wieder Bedarf eintritt, jedenfalls die besten nicht wiederbekommen können, weil diese inzwischen anderweitig Beschäftigung gefunden haben. Es wird daher angestrebt, die Werftliegezeit der in Dienst befindlichen Schiffe einschließlich Docken auf eine einmalige im Jahre zu beschränken, dafür aber, sobald ausreichende Schiffsreserven vorhanden sind, erforderliche Reparaturen eventl. unter Auswechselung der betreffenden Schiffe, sofort vorzunehmen und nicht wie bisher zu warten, bis die Schäden einen Umfang angenommen haben, welcher entsprechend größeren Zeit- und Geldaufwand erfordert. Man hofft, auf diese Weise das Gros der Flotte besser verwendungsbereit zu erhalten und zu gleicher Zeit eine gleichmäßigere Beschäftigung der Werften zu erreichen. Als Beispiel für die Notwendigkeit der letztgenannten Aufgabe wird angeführt, daß der Kreuzer „Chicago", welcher auf der New York-Werft außer Dienst gestellt worden war, um dort repariert zu werden, hernach mit Unkosten nach Boston geschleppt werden mußte, weil die New York-Werft überbürdet war und in Boston sonst Arbeiterentlassungen hätten erfolgen müssen.

Das karaibische Geschwader besteht gegenwärtig aus den Kreuzern „Atlanta“, „Nashville“, „Newport“, „Dixie“, „Prairie“ und „Castine“. Der Kreuzer „Baltimore“, welcher bei Ausbruch der Wirren hinzutrat, ist wieder heimbeordert worden, um, wie es scheint, endlich die Torpedobootsflottille nach Ostasien zu begleiten. Es war schon davon die Rede, wegen anderweitiger Verwendung der „Baltimore“ den Hilfskreuzer „Buffalo“, welcher als „Mädchen für alles“ verwendet wird, mit dieser Aufgabe zu betrauen. Außer oben genannten Kreuzern stehen dem Kontreadmiral Coghlan ein Linienschiff und die Präsidentenyacht „Mayflower“ zur Verfügung, letztere als Flaggschiff, bis die „Olympia“ mit ihren Reparaturen fertig geworden ist, was inzwischen geschehen sein wird.

Das nordatlantische Linienschiffsgeschwader besteht jetzt aus den Linienschiffen „Kearsarge“, „Alabama“, „Illinois“, „Massachusetts“ und „Missouri“ und dem Tender „Scorpion“ und befindet sich zum Beginne der Wintermanöver in den westindischen Gewässern, wo es zunächst an der feierlichen Übergabe von Guantanamo teilgenommen hat.

Das Küstengeschwader, bestehend aus den Linienschiffen bezw. Küstenpanzerschiffen „Texas“, „Arkansas“, „Florida“, „Indiana“ und „Nevada“, befand sich nach den letzten Angaben noch auf den heimischen Werften, dürfte aber inzwischen auch zu den Manövern abgegangen sein.

Das Schulgeschwader besteht jetzt nach Abgabe einzelner Schiffe an die karaibische Station aus den Kreuzern bezw. Schulschiffen „Minneapolis“, „Columbia“, „Yankee“, „Hartford“, „Buffalo“, „Monongahela“ und „Topeka“ und war mit Ausbildungsfahrten an der Küste beschäftigt. Das Schiff „Alliance“ ist außer Dienst gestellt worden.

Das europäische Geschwader, nach Detachierung der „Machias“ nach Djibuti nur noch die Kreuzer „Brooklyn“ und „San Francisco“, sollte zu Anfang Dezember das Mittelmeer verlassen und zur Teilnahme an den Manövern, wenn möglich, direkt nach Westindien gehen. Nur im Falle unaufschiebbarer Reparaturen sollten die Schiffe nach Norfolk gehen.

Das südatlantische Geschwader, Kreuzer „Newark“, „Montgomery“, „Detroit“ und „Gloucester“, hat sich gleichfalls nach den westindischen Gewässern gezogen.

Das pazifische Geschwader hat die Kreuzer „Boston“, zeitweilig Flaggschiff, „Concord“ und „Marblehead“ sowie den Monitor „Wyoming“ vor Panama. Die Kreuzer „New York“ und „Bennington“ sollten nach Beendigung ihrer Reparaturen dorthin folgen.

Die Schiffe der asiatischen Station „Kentucky“, „Wisconsin“ und „Oregon“ sowie die Kreuzer „New Orleans“, „Albany“, „Cincinnati“ und „Raleigh“ sind Anfang Dezember zu einer Kreuzfahrt von Yokohama nach Honolulu und zurück in See gegangen. Diese Kreuzfahrt sollte das Wintermanöver ersetzen.

Die Schiffe der asiatischen Station werden in der offiziellen Liste jetzt in der folgenden Verteilung aufgeführt:

Linienschiffsgeschwader: „Kentucky“, „Wisconsin“ (Kontreadmiral Cooper), „Oregon“, „Monterey“, „Monadnock“.

Kanonenbootsdivision des Linienschiffsgeschwaders: „Wilmington“, „Helena“, „Vicksburgh“, „El Cano“, „Callao“, „Villalobos“.

Kreuzergeschwader: „New Orleans“, „Albany“, „Cincinnati“, „Raleigh“.

Philippinengeschwader: „Rainbow“ (Kontreadmiral Stirling), „Annapolis“, „Don Juan d'Austria“, „Frolic“, „Albay“, „Isle de Cuba“, „Quiros“, „Samar“, „Piscataqua“.

Außerdem gehört dazu eine Anzahl gecharterter Vorratsdampfer.

Die aus fünf Torpedobootszerstörern bestehende Flottille unter Lieutenant Chandler war nach den letzten Nachrichten noch nicht nach Ostasien abgegangen.

Abgesehen davon, daß es, wie bereits erwähnt, zunächst an einem Begleitschiff fehlte, wollte man die Boote zuvörderst auf ihre Seefähigkeit in schwerem Wetter erproben, was bis dahin nicht geschehen zu sein scheint. Bei einer solchen Erprobung kamen drei Boote mit gebrochener Steuervorrichtung in den Hafen zurück und mußten repariert werden.

— Schießübungen. 1. Zwei Übungsresultate mit 30,5 cm-K. der Küstenartillerie werden rühmend erwähnt:

Bei San Franzisko wurden mit fünf Schuß fünf Treffer auf 4600 bis 5500 m Entfernung erzielt gegen eine Scheibe, welche mit 7 Knoten Fahrt geschleppt wurde. In Fort Monroe Va. wurden mit einem Geschütz gegen eine mit derselben Fahrt geschleppte Scheibe in 5 Minuten vier Schuß gefeuert, welche sämtlich trafen; Entfernung 3200 bis 6200 m. Es wird besonders erwähnt, daß von dem Befehl zur Eröffnung des Feuers bis zur Abgabe des Schusses einschließlich Entfernungsbestimmung weniger als 1 Minute verstrichen sei. Die Dimensionangaben der Scheiben fehlen überall.

2. Gegenüber diesen günstigen Zahlen, nach welchen die Entfernungsbestimmung und Feuerleitung eine vollendete sein müßte, ist es interessant zu sehen, wie von den leitenden Stellen der Munitionsetat für die Schießübungen immer noch als zu gering angegeben und anderseits erhöhte Forderungen für die Verbesserung der Feuerleitungseinrichtungen gestellt werden. So erklärt der Artilleriemajor Birkheimer bei einer Besprechung der Manöver von Portland, daß die Feuerleitung durch mechanische Einrichtungen vereinfacht und verbessert werden müsse. Beispielsweise seien in dem Kommandostand des Batteriekommandeurs jetzt dreizehn Mann erforderlich, welche sich ihre Einzelmessungen zurufen müßten und dadurch einen solchen Lärm verursachten, daß der Kommandostand das reine Babel wäre. Für Verbesserung der Feuerleitungseinrichtungen und für Schießübungen der Küstenartillerie werden für die nächsten Jahre zwei Millionen Dollars jährlich gefordert.

3. Nach einer Bestimmung darf bei dem Laden der Geschütze mit Einheitspatrone nur Handkraft (use of hand) angewendet werden. Patronen, welche dabei nicht glatt ins Rohr gehen, sollen zur Untersuchung zurückgestellt werden.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Man erwartet im Kongresse einen heftigen Streit über die Größe der neu zu bewilligenden Linienschiffe. Senator Hale will sich dem 13000 Tonnen-Schiff energisch widersetzen und stützt sich dabei auf die Mehrheit des General Board und des Board on Construction, welche für 16000 Tonnen-Schiffe ist, während Admiral Dewey und Kontreadmiral Taylor 13000 Tonnen als das Maximal-Deplacement bezeichnen. Der Marinesekretär Moody neigt dem größeren Typ zu.

2. Der Board on Construction hat mit Bezug auf die Torpedoarmierung seine Ansicht ändern müssen und hat für alle Neubauten, auch für kleinere Kreuzer, Torpedorohre vorgeschlagen.

3. Es heißt, daß mit dem Bau von Turbinenfahrzeugen jetzt energisch begonnen werden soll.

4. Es wird vorgeschlagen, für das Aufsuchen und Beseitigen von treibenden Wracks auf den Hauptverkehrsstraßen zwischen Amerika und Europa ein besonders eingerichtetes Schiff zu bauen. Bisher habe die Flotte für diesen wichtigen Zweck immer mit Schiffen aushelfen müssen, was diese Schiffe ihrem eigentlichen Dienste auf längere Zeit entzogen und viel Geld gekostet hätte.

5. Ein Ingenieur Colby befürwortet die Verwendung von nichtrostenden Nickelstahlkesselrohren, durch deren Verwendung das Kesselgewicht der Schlachtschiffe um 38 Tonnen, auf Torpedobootszerstörern um 10,7 Tonnen geringer werden würden. Die Rohre seien zwar um 30 Prozent teurer als die stählernen, hielten aber zwei- bis dreimal solange, und das alte Material lasse sich dann auch noch gut verkaufen.

6. Die Carnegie- und Bethlehem-Steel-Companies sind über die Mitbeteiligung der Midvale-Comp. an den Panzerlieferungen empört und haben dem Marinesekretär gedroht, gegen die letztgenannte Gesellschaft vorzugehen, wenn diese das Kruppsche Härtungsverfahren, auf welches sie in den Vereinigten Staaten das Monopol besitzen wollen, zur Anwendung bringen werde.

7. Ein eigenartiges Fahrzeug ist für Heereszwecke gebaut worden, der Sektionsdampfer „Pontonier". Derselbe ist 24,4 m lang, 5,5 m breit und geht 1,1 m tief, hat 72 Tonnen Wasserverdrängung und besteht aus einzelnen Stahlsektionen, welche im schwimmenden Zustande zusammengesetzt werden können. Das Fahrzeug soll in $1^1/_2$ Stunden auseinandergenommen und zusammengesetzt werden können und eine Geschwindigkeit von 11 Knoten besitzen.

8. Der neue Kreuzer „Denver" hat bei der Abnahmeprobefahrt 16,62 Knoten gelaufen gegen 16,5 des Bauvertrages.

— Torpedowesen. In einem Vortrage in der Gesellschaft der Schiffsingenieure hat sich der Lieutenant Chandler, Torpedobootsflottillenchef, über die Leistungen der Torpeboote während der letzten Wintermanöver ausgelassen. Es sei kein Boot in die Lage gekommen, sich schleppen lassen zu müssen, keines sei weiter beschädigt worden, als daß es seine Fahrt habe vermindern müssen. Dabei hätten die Boote bei der Aufklärungsübung zwischen Culebra und Sta. Lucia in der Passatsee einen ständigen Patrouillen- und Depeschendienst mit 17 bis 20 Knoten Durchschnittsfahrt verrichten müssen und auf einer Fahrt von St. Juan nach Culebra sei der Kommandant eines Bootes, welches mit 20 Knoten Fahrt habe gegenandampfen müssen, durch eine überkommende See zu Boden geworfen und so verletzt worden, daß er erst nach 8 Tagen wieder dienstfähig gewesen sei. Es sei der Beweis geliefert, daß die Boote zwar nicht bequem, aber voll verwendbar seien.

— Unterwasserboote. 1. In der Narragansett-Bay wurde ein Versuch gemacht, um festzustellen, ob die Unterwasserboote in der Dunkelheit navigieren können und ob sie anderseits weniger sichtbar seien als Überwasserboote. Die Torpedoboote „Morris", 1 und 2 und die Unterwasserboote „Plunger", „Adder" und „Moccasin" machten am 18. November Abends bei rauhem Seegange einen Angriff auf den Schlepper „Peoria" und Fort Adams, welche vier starke Scheinwerfer gebrauchten. Es soll der „Adder" gelungen sein, auf Schußweite an die „Peoria" heranzukommen, während die übrigen Boote zeitig entdeckt wurden. Das Ergebnis war, daß die Unterwasserboote, welche allerdings nur halb versenkt waren, ausreichend navigiren konnten und schlechter zu sehen waren als die anderen.

2. In der zweiten Novemberhälfte sollte das Lakeboot „Protector" vor Newport im Vergleiche mit dem Hollandboot „Fulton" probiert werden. Der „Protector" hatte vorher seine Seefähigkeit dadurch bewiesen, daß er in rauher See von Bridgeport Conn. nach Newport gegangen war mit einem Prahm und einer Barkasse im Schlepp, dabei 7 Knoten im Durchschnitt laufend. Der „Fulton" erschien aber nicht zum Versuche, wie man annimmt, aus Scheu vor der offenen See.

3. Am 3. Dezember ist das Unterwasserboot „Moccasin" auf dem Wege von Newport nach Annapolis auf den Strand getrieben und wahrscheinlich wrack geworden. „Adder" und „Moccasin" sollten von dem Schlepper „Peoria" nach Annapolis gebracht werden, um dort zur Ausbildung der Seekadetten zu dienen, gerieten aber in schlechtes Wetter und brachen die Schleppleinen. Die „Adder" wurde noch wieder aufgefischt, der „Moccasin" trieb aber auf den Strand. Die Mannschaft beider Boote soll sich auf der „Peoria" befunden haben. Was aus dem „Moccasin" geworden ist, ist noch nicht bekannt.

— Werften, Dockanlagen usw. 1. Für die Werft Brooklyn ist ein Schwimmkrahn fertig geworden, der 100 Tonnen heben kann und speziell für das Versetzen von Geschützen, Geschütztürmen und Panzerplatten bestimmt ist. Das Ponton

ist 30,5 m lang, 18,3 m breit und 3,5 m tief und besitzt einen Normaltiefgang von 2,8 m. Hubhöhe und Auslage betragen je 13,7 m. Ein Kontergewicht von 300 Tonnen, welches auf Schienen läuft, reguliert selbsttätig die Gleichgewichtslage.

2. Bei dem Bau des großen Trockendocks der Mare-Island-Werft ist abermals eine Verzögerung eingetreten, indem der Kofferdamm zum zweiten Male gebrochen ist.

3. Es wird beabsichtigt, an den Großen Seen eine Schulstation zur Ausbildung von Mannschaften für die Flotte zu gründen. Die Kosten werden auf 200000 Dollars veranschlagt, und es werden für die Vorarbeiten 20000 Dollars gefordert. Bei dem regen Verkehr auf den Seen hofft man aus der dortigen Bevölkerung zahlreiche Rekruten für diese Station zu erhalten. Da die Station aber über eine Anzahl geeigneter Schulschiffe, welche die Ausbildung in allen Dienstzweigen einschließlich Geschützschießübungen gestatten, verfügen muß, so bedarf es noch diplomatischer Verhandlungen mit Großbritannien bezw. Kanada zur Abänderung des Vertrages von 1817. Derselbe gestattet beiden Mächten nur die Unterhaltung weniger und kleiner Fahrzeuge auf den Seen, nämlich ein Fahrzeug mit einem 18 Pfünder auf dem Ontariosee, von zwei Schiffen derselben Art auf dem Oberen See und einem auf dem Champlainsee. Damit aber kann die am Michigansee projektierte Station, welche die Mannschaften für den Dienst auf Schlachtschiffen und Kreuzern ausbilden soll, nicht das Erforderliche leisten. Man hofft aber, daß England sich im beiderseitigen Interesse zu einer Abänderung des Vertrages bereit finden lassen wird, obwohl im Jahre 1898 von einer gemischten Kommission zu ähnlichen Zwecken geführte Verhandlungen ergebnislos verlaufen sind.

— Verschiedenes. 1. Der Chef des Generalstabes, General Young, fordert für die Küstenverteidigung, welche der Armee zufällt, die Erhöhung des Bestandes des Küstenartilleriepersonals von 525 Offizieren und 13 700 Mann auf 751 Offiziere und 22 000 Mann. Bis zur allmählichen Durchführung dieser Vermehrung soll der Milizartillerie die aushilfsweise Bedienung der leichteren Kaliber zugewiesen werden, der regulären Truppe aber die der schweren Geschütze vorbehalten bleiben. Durch den sogenannten Endicot-Board von 1885 waren für Küstenbefestigungen und deren Armierung einschließlich der Kasernen- und sonstigen Bauten 126378000 Dollars berechnet worden; jetzt wird eine Erhöhung dieser Summe um 50000 Dollars für notwendig gehalten.

2. Das System der Armeetransportschiffe für den Transport von Ablösungsmannschaften besonders nach und von den Philippinen wird neuerdings vielfach bekämpft und die Beförderung der Mannschaften auf gemieteten Fahrzeugen gefordert. Der General-Quartiermeister der Armee, Generalmajor Humphrey, erklärt jedoch, daß die Transportkosten des letzten Rechnungsjahres 2248000 Dollars weniger betragen haben, als der Transport auf gemieteten Dampfern erfordert haben würde. Dabei seien die Regierungsdampfer für den Truppentransport besser geeignet und für die Mannschaften bequemer.

3. Die, wie früher erwähnt, von einem Offizier und einem Zahlmeister eingelegte Beschwerde gegen die Kritik eines kriegsgerichtlichen Urteiles durch den Admiral Evans ist von dem Marinesekretär zurückgewiesen worden in einer etwas gewundenen Entscheidung, in welcher er die Kritik in der Sache billigt, in der Form indessen nicht ganz.

4. Als Gegenstück sei folgender Fall erwähnt, welcher für die Kenntnis der amerikanischen Militärgesetze und ihrer Handhabung von Interesse ist: Auf der pacifischen Station war ein Lieutenant (Kapitänleutnant oder Oberleutnant zur See) vom Monitor „Wyoming" wegen Trunkenheit in Dienst kriegsgerichtlich verurteilt worden „zum Verluste von zehn Nummern im Dienstgrade und einem öffentlichen Verweise durch den Marinesekretär". Der Geschwaderchef, Kontreadmiral Glaß, hatte das Urteil zwar nicht im richtigen Verhältnis zum Vergehen gefunden, aber doch gebilligt, „damit der Offizier für sein ernstes Vergehen nicht völlig straflos ausginge". Der Marinesekretär hat die Ver-

öffentlichung des Urteils und seiner Begründung sowie der Bemerkungen des Geschwaderchefs angeordnet.

5. Der Einführung des Mastsemaphors von Fiske wird in der Fachpresse das Wort geredet, da die Flotte eingestandenermaßen schwach im Signalwesen sei und keine modernen Gefechtssignale besitze.

6. Mit zwei neuen Coltschen Signallichtern wurden zu Fort Worden Versuche mit befriedigendem Ergebnis angestellt. Die Maschine hierzu liefere Acetylengaslichter von 5000 Kerzenstärke, welche zu Signalzwecken wie als Scheinwerfer benutzt werden können und eine Verständigung auf 9 Meilen (amerikanische) gestatten. Diese Einrichtung wird dort für zweckmäßig gehalten, wo elektrisches Licht nicht vorhanden ist bezw. seine Herstellung sich auch nicht lohnt.

7. Der „New York Herald“ hatte die Nachricht gebracht, daß die diesjährigen Wintermanöver der Flotte in den westindischen Gewässern im Verein mit einem englischen Geschwader stattfinden würden. Die Fachpresse lehnt sich trotz aller Rassenfreundschaft aus militärischen Gründen gegen eine solche Möglichkeit auf.



Italien. Schiffsbewegungen. „Staffetta“ ist nach dem Roten Meer beordert, um die Küste von Benadir zu vermessen.

Kreuzer „Liguria“, unter Befehl des Herzogs der Abruzzen, wird sich von Westindien nach Brasilien und Argentinien begeben.

Schlachtschiff „Emanuele Filiberto“ ist nach Pozzuoli gegangen, um seine 254 mm-Geschütze abzugeben und provisorisch die des „Dandolo“ an Bord zu nehmen. Grund der Maßregel ist die beabsichtigte Verstärkung seiner Artillerie.

Kreuzer „Marc Antonio Colonna“ ist nach Kap Spartivento gegangen zur Errichtung der Funkenstation daselbst.

Eine italienische Funkenstation ist in Peking eröffnet worden in Verbindung mit dem Flaggschiff „Vettor Pisani“.

„Lombardia“ und die übrigen Schiffe, die zwischen Massaua und Aden kreuzen, haben mehrere Dhaus weggenommen, die Waffen zu schmuggeln versuchten.

Linienschiffsleutnant Grabau, der den Befehl über die drei armierten Sambuks „Antilope“, „Gazzella“ und „Cervo“ führte, mit denen Waffenzufuhren nach Somaliland verhindert werden sollen, hatte sich am 3. Dezember nach dem Orte Durbo, nahe der Ostgrenze der von England beanspruchten Somaliküste, begeben, um zwei Eingeborene des dort ansässigen Stammes ans Land zu setzen. Als er bei dieser Gelegenheit bemerkte, daß trotz der mit dem Sultan von Allula getroffenen Vereinbarung die italienische Flagge bei Durbo nicht gesetzt war, ließ er den Ortsältesten kommen, der sich indessen mit Ausflüchten dem Heißen der Flagge zu entziehen suchte, selbst als ihm eine italienische Flagge zu dem Zweck übergeben war. Nach Verstreichen einer ihm gestellten zweistündigen Frist ließ Linienschiffsleutnant Grabau mit dem Geschütz der „Antilope“ Feuer eröffnen, bei dessen Erwiderung Grabau durch einen Gewehrschuß getötet wurde. Die Feindseligkeiten wurden hiernach einstweilen eingestellt und die Leiche nach Aden gebracht.

Wie bekannt, hat Italien, das an seiner eigenen erythräischen Grenze die Nähe des Mullah unbequem empfindet, sich von England zu der Vereinbarung bestimmen lassen, die Waffenzufuhr zu verhindern und das Protektorat der Somaliküste von Berbera einstweilen bis zur Beendigung des Feldzuges zu übernehmen, dieses im Einvernehmen mit dem Sultan von Allula, Osman Mahmud, dessen Machtgrenze bis Guardafui reicht, und dessen Verwandten, dem Sultan von Obbia, Jussuf Ali.

Beide haben sich indessen stets sehr unzuverlässig gezeigt, besonders der letztere, der mehrmals schon in Gewahrsam genommen, auf seine Versprechungen hin aber stets

wieder freigelassen worden ist. Die Mitschuld des Sultans von Allula liegt in diesem Falle ebenfalls klar zutage, und die Folge wird zeigen müssen, welche Maßregeln von Italien und England ergriffen werden, um beide Sultane zur Anerkennung und Erfüllung übernommener Verpflichtungen zu zwingen.

Von England ist danach ein Versuch gemacht worden, die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen, aber bisher ohne Erfolg. Die Besprechung, die Kapitän Grant vom Kreuzer „Mohawk" in Begleitung von 60 Mann Landungstruppen mit Jussuf Ali herbeizuführen suchte, wurde von diesem mit dem Appell an die Entscheidung durch die Waffen beantwortet. Nach Verwundung des Kapitän Grant zogen sich die englischen Landungstruppen vor der wohlbewaffneten Übermacht zurück.

Dem italienischen Kreuzer „Volturno" ist es inzwischen gelungen, sich Abdullah Sheris zu bemächtigen, des Hauptwaffenlieferanten des Mullah. Dieser Ergreifung wird eine besondere Wichtigkeit beigelegt. Auch hat der Kreuzer „Galileo" Durbo von neuem beschossen und alles zerstört, was noch übrig war, allerdings ohne sonstige Erfolge.

— Beförderungskommission. Die oberste Beförderungskommission wird binnen kurzem unter dem Vorsitz des Herzogs von Genua zusammentreten. Als Mitglieder nehmen teil die Vizeadmirale Morin, Palumbo, Guigini-Puliga, Frigerio, Gonzales, Serra und die Inspekteure Martinez, Sanguinetti, Panuti und Scrofani.

Der Marineminister hat verfügt, daß die Beurteilungen der Zentralkommission für Beförderungen von Fall zu Fall den Beteiligten sofort direkt mitgeteilt werden.

— Der Kursus der Marineakademie hat Anfang Dezember wieder begonnen.

— Lega navale. Der italienische Flottenverein erfreut sich weiterer Ausdehnung. Ein Zweigverein hat sich kürzlich in London gebildet.

— Untersuchungskommission. Die Kommission zur Untersuchung der Marineverwaltung ist um acht parlamentarische Mitglieder verstärkt worden. Nichtsdestoweniger hat die Kommission ihr Mandat niedergelegt, um der Regierung die Freiheit der Entschließung zurückzugeben, nachdem das Verlangen nach einer rein parlamentarischen Untersuchung laut geworden ist. Bei den umfangreichen Arbeiten, die der Kammer obliegen, wird nach der „Tribuna" dieser Entschluß der Kommission als unzweckmäßig empfunden, weil dem Parlament die Zeit für die Untersuchung fehlt, eine staatliche Kommission erfahrungsgemäß auch viel gründlicher, schneller und zweckmäßiger arbeite. Während der Ministerpräsideut ein Schreiben an die Kommission gerichtet hat mit dem Ersuchen, ihren Entschluß zurückzunehmen, wird die Kammer demnächst über den Antrag Franchetti schlüssig werden, eine parlamentarische Kommission zu ernennen, bestehend aus vier Senatoren, vier Deputierten und drei Beamten.

— Vizeadmiral Corsi ist auf seinen Antrag verabschiedet.

— Marineminister Admiral Mirabello hat nach seiner Rückkehr aus Ostasien am 12. Dezember die Geschäfte übernommen. Zum Unterstaatssekretär an Stelle des Kontreadmirals Renaudy ist Linienschiffskapitän Aubry ernannt worden.

— Marineetat 1904/05. Der italienische Marineetat hat dem Senat vorgelegen. Nach Eröffnung der Sitzung wird zunächst auf Anregung des Senators Morin und des Unterstaatssekretärs des Marineministeriums, Kontreadmiral Renaudy, in ehrender Weise des gefallenen Linienschiffsleutnants Grabau gedacht.

Die Feststellung der Tagesordnung verursacht eine Diskussion, die sich um die Untersuchung der Marineverwaltung dreht. Die neue Regierung will die Untersuchung zu Ende führen, nachdem die vorige sie angeordnet hat, veranlaßt durch die Klage der in ihrer Ehre sich verletzt fühlenden Offiziere gegen den „Avanti" — vgl. „Marine-Rundschau", Oktober d. J., S. 1157.

Der Etat wird in allen Punkten gutgeheißen, mit Ausnahme der Vermehrung der Linienschiffsleutnantsstellen, die zu einer bisher noch unentschiedenen Diskussion führte.

— Aus dem jährlichen Bericht des Marineministers über die Aushebungen ist folgendes anzuführen:

Die Zahl der Stellungspflichtigen des Jahres 1902 betrug 11 405, davon 8861 des jüngsten und 2544 früherer Jahrgänge. Obwohl auch in diesem Jahre von den Listen aus verschiedenen Gründen etwa 3000 Mann dem Ersatz für das Heer überwiesen sind, so waren doch über 1000 Eingeschriebene mehr vorhanden als beim vorjährigen Ersatz der 1880 Geborenen.

Die Seebezirke mit der größten Zahl Eingeschriebener stellten Neapel 1131, Genua 1023, Messina 653, Castellamare 626, Spezia 535, Palermo 526, Venedig 523, Bari 476. In abnehmender Zahl folgen Ancona, Tarent, Catania, Livorno, Trapani und die wenigsten stellten Portoferraio, Maddalena und Pizzo, die jedes nur wenig über 90 zählten.

Von diesen waren über ein Drittel, 3074, Seeleute von Beruf, 2920 Fischer, 907 Bootsführer, 889 Schiffbauer, 647 Freiwillige für das Matrosenkorps.

Das Ergebnis der Einstellung war folgendes:

Vor der Aushebung von den Listen abgesetzt	0,85	Prozent,
Dauernd verabschiedet	16,32	=
Zurückgestellt für spätere Aushebung	20,99	=
Eingestellte erster Kategorie	40,08	=
= dritter = ...	19,12	=
Unsichere (Renitenti)	2,63	=

Das Verhältnis entspricht ungefähr dem des vorjährigen Ersatzes bis auf die dauernd Verabschiedeten, die in diesem Jahre 2 Prozent mehr betrugen, aufgewogen durch die zeitweise Zurückgestellten, die im gleichen Verhältnis geringer an Zahl waren.

Bedeutend über den Durchschnitt, 16,32 Prozent, war die Zahl der Verabschiedeten in Messina, Palermo, Genua, Cagliari, Catania; weit darunter hingegen in Porto Empedocle, Civitavecchia, Gaeta, Venedig, woraus man für Sicilien das geringste Gestellungsvermögen ableiten kann. Als Bestätigung dient noch die Tatsache, daß der höchste Durchschnitt der dauernd Verabschiedeten zusammen mit den Zurückgestellten sich in den Bezirken von Trapani, Catania und Cagliari ergibt, der geringste in Venedig, Rimini und Portomaurizio.

Die höchste Zahl der aus Familienrücksichten in die dritte Kategorie Eingestellten erreichten Reggio Calabria, Livorno und Gaeta, die geringste Civitavecchia, Tarent und Maddalena.

Wie in früheren Jahren wiesen die drei letztgenannten Bezirke keinen einzigen Unsicheren auf und in sehr geringer Zahl Rimini, Livorno und Gaeta, was einerseits für größere Sorgsamkeit der Behörden, anderseits für höhere Achtung vor dem Gesetze der Dienstpflichtigen spricht. Eine bemerkenswert hohe Zahl Unsicherer stellten Pizzo, Palermo und Castellamare.

Trotz des obligatorischen Schulunterrichts gibt es noch immer 48 Prozent Analphabeten, nur 2 Prozent weniger als im Vorjahre, dagegen aber 2 Prozent mehr als der Ersatz der 1879 Geborenen. Der Hauptanteil entfällt auf den Süden. Während in Spezia 91 Prozent der Rekruten lesen und schreiben können, in Portomaurizio 84, in Savona 73, Livorno 71, Portoferraio 69, Genua 65, stellen die Bezirke von Reggio Calabria, Badi und Empedocle kaum 15 Prozent Eingestellter mit notdürftigster Schulbildung.

Am 31. Dezember 1902 zählte das Matrosenkorps (Corpo Reale Equipaggi) 21 688 Mann Effektivbestand oder 1119 weniger als zum selben Zeitpunkt des Vorjahres, da einem Zugange von 4890 ein Abgang von 6009, darunter 510 Verabschiedete, gegenüberstand.

Nach ihrer Dienstleistung waren hiervon Matrosen und Steuerleute 7661; Artilleristen, Torpedopersonal und Hilfsmannschaften 4707; Maschinisten, Heizer und Handwerker 5183; Küstenpersonal 4137.

Nach Geburtsjahr und Dienstzeit waren 14 von 1877, 719 von 1878, 4337 von 1879, 3237 von 1880, 3716 von 1881; 9132 Kapitulanten für 8 und 6 Jahre mit oder ohne Prämie, 533 ohne Kapitulation.

Die Bezirke, welche die größte Anzahl im Dienst zählen, sind Neapel mit 3311, Venedig mit 1765, Genua mit 1429, Spezia mit 1328, Castellamare mit 1318, Palermo mit 1042, Messina mit 946.

Am 31. Dezember 1902 standen ferner in den Listen des Matrosenkorps 26 533 Mann der ersten Kategorie mit unbeschränktem Urlaub, 3000 mehr als im Vorjahre und ziemlich gleichmäßig verteilt auf die Geburtsjahre 1871 bis 1878.

Außerdem werden in den Listen noch 11 218 Mann der zweiten Kategorie geführt, die indessen nach und nach abnehmen, weil diese Kategorie, ebenso wie im Heere, nun auch in der Marine in Wegfall kommt. Alles in allem verfügt demnach die Marine im Mobilisierungsfalle über 37 751 Mann im Beurlaubtenstande, welche mit den in der Front befindlichen zusammen etwa 60 000 Mann für den See- oder Küstendienst ergeben, fast alle weniger als 32 Jahre alt.



Schweden. Neubauten. Am 1. Dezember ist auf der Kockumswerft in Malmö das Küstenpanzerschiff „Manligheten“ nach $1^1/_2$jähriger Bauzeit vom Stapel gelaufen. Die Abmessungen des Schiffes sind: Länge in der Wasserlinie 81,5 m, Breite 15 m, Tiefgang 5 m, Deplacement 3650 Tonnen, Maschinenkraft 5800 indizierte Pferdekräfte, Geschwindigkeit 16,5 Seemeilen, Armierung: zwei 21 cm-Schnellladekanonen in Einzeltürmen mit 175 mm Kruppstahlpanzer, sechs 15 cm-Schnellladekanonen in Einzeltürmen mit 125 mm Kruppstahlpanzer, zehn 5,7 cm-Schnellladekanonen.

Das bei Normand in Havre in Bau gegebene Torpedoboot hat den Namen „Plejad“ erhalten.

Das alte Kanonenboot „Tirfing“ ist umgebaut, mit neuen Kesseln versehen und mit zwei 15 cm-SK., acht 5,7 cm-SK. und zwei Scheinwerfern armiert worden.

— Indienststellungen. Anfang Januar 1904 wird in Karlskrona ein Geschwader zur Ausbildung von Wehrpflichtigen gebildet, zu dem die Küstenpanzerschiffe „Thule“, „Thor“, „Vasa“ und „Tapperheten“ in Dienst stellen.

— Panzerplattenfabrik. Die Panzerplatten für das Küstenpanzerschiff „Oskar II.“ sind im Gegensatz zu der sonst üblichen Beschaffung aus Deutschland bei Beardmore in Glasgow bestellt worden. Diese Firma hat mit der Lieferung die Verpflichtung übernommen, in Schweden eine Panzerplattenfabrik einzurichten, die jährlich 2000 Tonnen Panzer herstellen kann.

— Gemeinsames Arbeiten der schwedischen und norwegischen Marine. In Christiania hat Ende November eine aus schwedischen und norwegischen Seeoffizieren zusammengesetzte Kommission getagt, von der das gemeinsame Signalbuch und die gemeinsamen taktischen Vorschriften der beiden Marinen überarbeitet worden sind.

Der norwegische Admiral Börresen, der im Herbst an den Manövern der schwedischen Marine teilgenommen hat, äußerte sich in einem in Horten gehaltenen Vortrage sehr anerkennend über die Leistungen des schwedischen Geschwaders, besonders der Torpedoboote.

— Versuche mit einer Kugel-Rettungsboje. Der norwegische Kapitän Dönwig hat eine Rettungsboje — oder besser gesagt ein Rettungsfahrzeug — konstruiert, das kugelförmige Gestalt hat und durch Ballast stabil gemacht ist. Der Durchmesser der

Boje beträgt etwa 6 m, sie hat auf ihrer oberen Seite ein verschließbares Mannloch und faßt gegen 20 Personen. Die Luftzufuhr wird nach dem Schließen des Mannlochs durch eine besondere Einrichtung geregelt. Unter Begleitung des norwegischen Kreuzers „Heimdall" haben Ende November bei Skagen bei sehr stürmischem Wetter Versuche stattgefunden, die gute Ergebnisse gehabt haben sollen. Die Boje, in die der Erfinder, ein norwegischer Seeoffizier und drei Matrosen eingestiegen waren, wurde vom „Heimdall" etwa 1400 m vom Strande geschlippt, trieb bei sehr starker Brandung sicher und aufrecht über die beiden äußersten Sandbänke und landete 20 Minuten, nachdem sie losgelassen war, auf dem flachen Strande, wo die Insassen wohlbehalten ausstiegen. Der Aufenthalt in der Boje war nach ihrer Aussage nicht unangenehm, und starke Stöße waren nicht zu verspüren.



Österreich-Ungarn. Herbstmanöver. Über die Herbstmanöver in der Adria ist nachträglich bekannt geworden, daß eine Blockade des Hafens von Sebenico zur Darstellung gekommen ist. Eine dorthin zurückgeworfene, aus den 3 Torpedokreuzern „Szigetvar", „Aspern", „Leopard" und 8 Torpedobooten bestehende österreichische Division wurde von einem stark überlegenen Gegner blockiert, der über die Linienschiffe „Habsburg", „Arpad", „Wien", den Kreuzer „Tiger", 2 Torpedobootsjäger und 5 Torpedoboote verfügte. Sie hatte die Aufgabe, sich mit dem in Pola stehenden österreichischen Gros zu vereinigen. Die Stellungen wurden am 30. August eingenommen, die blockierende Partei errichtete auf den vor der Bucht liegenden Felseninseln Beobachtungsstationen. Die blockierte Partei machte in der Nacht zum 31. August einen Torpedobootsangriff, bei dem „Wien" und „Aspern" auf gegnerischer Seite außer Gefecht gesetzt wurden, und lief in der nächsten Nacht durch die Südeinfahrt aus. Das Blockadegeschwader nahm die Verfolgung auf, vermochte aber die Vereinigung der Division mit ihrem von Norden kommenden, durch ein Torpedoboot dargestellten Gros nicht mehr zu hindern. Es verlor durch Torpedobootsangriffe die zwei Linienschiffe „Arpad" und „Habsburg".

— Stapellauf. Am 8. Dezember ist auf der Werft in Pola der Panzerkreuzer „St. Georg", Ersatz „Radetzky", von Stapel gelaufen. Die Abmessungen des Schiffes sind: Länge 117 m, Breite 18,8 m, Tiefgang 6,5 m, Deplacement 7300 Tonnen, Maschinenkraft 13000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 21,0 Seemeilen, Armierung zwei 24 cm-SK., fünf 19 cm-SK., vier 15 cm-SK. und 25 kleinere SK.

— Zusammensetzung des Übungsgeschwaders. Am 1. Januar 1904 werden der Kreuzer „Szigetvar" und Torpedobootszerstörer „Magnet" durch das Linienschiff „Monarch" und den Kreuzer „Zenta" ersetzt. Der Torpedobootszerstörer „Satellit" und 9 Torpedoboote stellen neu in Dienst. Vom 1. Januar bis 15. Juni 1904 wird das unter dem Befehl des Kontreadmirals Kneißler v. Maixdorf stehende Geschwader sich zusammensetzen aus den Linienschiffen „Habsburg", „Arpad", „Monarch", den Kreuzern „Zenta", „Satellit" und 9 Torpedobooten. Am 15. Juni treten weitere Verstärkungen hinzu.



Japan. Geschwader. Das ständige Geschwader, welches durch Hinzutritt des Linienschiffes „Fuji" und des Kreuzers „Katsuragi" verstärkt worden ist, ist nach Abhaltung von Schießübungen Ende Oktober in Sasebo eingetroffen.

Die Schiffe des Schulgeschwaders „Haschidate", „Matsuschima" und „Itsukuschima" haben an Stelle der Gefechtsmasten einfache Pfahlmasten erhalten.

— Neubauten. Der kleine Kreuzer „Otawa" ist am 6. November 1903 auf der Regierungswerft in Yokosuka vom Stapel gelaufen. Das Schiff ist aus Stahl gebaut,

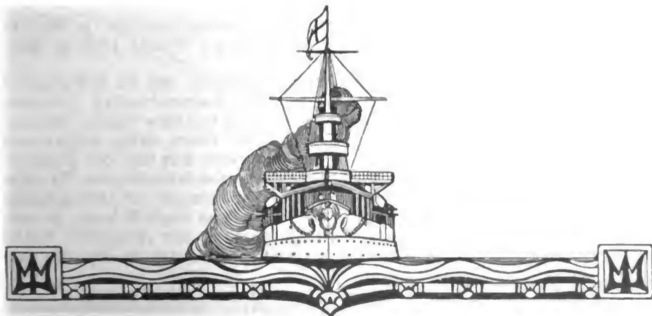
hat drei Schornsteine und zwei Pfahlmasten, von denen der vordere mit zwei Signalraaen versehen ist. Baubeginn: 6. Januar 1903. Die Konstruktionsdaten sind folgende: Deplacement 3000 Tonnen, Länge 103.9 m, Breite 12.6 m, Tiefgang 5,0 m, Maschinenleistung 10 000 Pferdestärken, Kessel 10 Niclausse, Geschwindigkeit 21 Seemeilen, Armierung zwei 15 cm-SK., sechs 12 cm-SK., vier 7,6 cm-SK., zwei Maschinengewehre.



Argentinien. Von den bei Ansaldo in Genua erbauten Panzerkreuzern „Rivadavia“ und „Moreno“ hat der erstere kürzlich im Golf von Genua Probefahrten mit folgenden Resultaten gemacht:

Bei einer $3^1/_2$ stündigen Fahrt mit natürlichem Zug wurden 10 041 Pferdestärken bei 0,767 kg Kohlenverbrauch pro Stunde und Pferdestärke, bei einer $1^1/_2$ stündigen Fahrt mit künstlichem Zug 14 934 Pferdestärken bei 0,928 kg Kohlenverbrauch entwickelt und damit 19,98 Seemeilen Geschwindigkeit erreicht.

Das Schwesterschiff „Moreno“ wird demnächst ebenfalls mit Probefahrten beginnen.



Verschiedenes.

Ein neuer Beitrag zur Geschichte der Seeschlacht von Abukir.

„The United Service Magazine“ bringt im Dezemberheft 1903 das „Log of H. M. S. »Minotaur« at the Nile“ mit einer Einführung von Admiral the hon. Sir E. R. Fremantle G. C. B. Es handelt sich, wie gleich bemerkt werden möge, nicht um das Schiffslogbuch, sondern um ein von Leutnant John Hill, erstem Offizier H. M. S. „Minotaur“, in der Schlacht bei Abukir geführtes Logbuch, das von dessen Enkel, Generalmajor H. E. D. Hill, dem Herausgeber zur Verfügung gestellt wurde. Es ist zu bedauern, daß erst so lange nach Abschluß der von der Naval Record Society herausgegebenen, von Kontreadmiral Sturges-Jackson bearbeiteten „Logs of the great sea-fights 1794—1805, vol. II: The Nile“ dieser wertvolle Beitrag an den Tag kommt. Der Bearbeiter von „The Nile“ führt in der Einleitung an, daß leider die Logbücher von „Minotaur“ und „Leander“ fehlten, ihm muß also von dem Vorhandensein dieses Privatlogbuches nichts bekannt gewesen sein; anderseits scheint aus den Einführungsworten des Admirals Fremantle hervorzugehen, daß dieser von der Arbeit des Kontreadmirals Sturges-Jackson keine Kenntnis hat, da er sich beim Vergleich der Zeitangaben des Logbuches nur auf James und Mahan bezieht, während Sturges-Jackson in seiner Arbeit eine genaue Zusammenstellung der Zeitangaben bringt, die ich in meiner Arbeit: „Die strategischen Aufgaben des Geschwaders des Vizeadmirals Brueys nach der Landung Bonapartes in Ägypten und sein taktisches Verhalten bei Abukir“,*) durch Hinzufügung von französischen, meist de la Joncquière, „l'Expédition d'Egypte“ entnommene Zeitangaben vervollständigt habe.

Die von Leutnant Hill gegebenen Zeiten tragen nichts Wesentliches zur Feststellung der einzelnen Abschnitte der Schlacht bei; er gibt als Zeit des Sichtens der französischen Flotte 2 Uhr 20 Min. nachmittags, Signal: Vorbereitung zum Gefecht 4 Uhr 25 Min. nachmittags, gleichzeitig Vorbereitung zum Ankern mit Heckanker, 4 Uhr 50 Min. Signal: Beabsichtige Vorhut und Mitte anzugreifen, 5 Uhr 40 Min. Gefechtsformation bilden, 6 Uhr 40 Min. Beginn des feindlichen Feuers, 6 Uhr 50 Min. ankerte der Admiral mit dem Heckanker gegenüber dem dritten Schiff. Um 8 Uhr 20 Min. geriet der „Orient“ nach Leutnant Hill in Brand und flog 10 Uhr 55 Min. auf. Damit ändert sich also nichts an dem zeitlichen Verlauf der Schlacht nach meiner Darstellung.

Die mitgeteilten Aufzeichnungen sind betitelt: „Bemerkungen usw. an Bord des »Minotaur«, 1. und 2. August 1798“, also am Tage der Schlacht selbst zu Papier gebracht worden.

Die Einleitung bringt auch nur allgemein Bekanntes über die Ansegelung der englischen Flotte. 5 Minuten nach Nelsons Flaggschiff „Vanguard“ ankerte „Minotaur“ mit Heckanker auf etwa 1 Kabellänge Abstand vom vierten feindlichen Schiffe, „Aquilon“, und begann das Gefecht, das seitens des Engländers mit solchem Erfolg geführt wurde, daß bereits um 8 Uhr alle drei Masten des „Aquilon“ etwa 3 m über Deck abgeschossen waren. „Aquilon“ stellte 8 Uhr 56 Min. das Feuer ein, nach dessen Angaben**) erst um $9^1/_2$ Uhr, worauf „Minotaur“ auf den Vorder- und Hintermann des niedergekämpften Schiffes schoß, da sich aber bald ergab, daß auch diese ihr Feuer eingestellt hatten, so machte auch „Minotaur“ „Batterie halt“. Um $9^1/_2$ Uhr befahl ein von „Vanguard“ herübergesandtes Boot den Kommandanten an Bord des Flaggschiffes, erst um $10^1/_2$ Uhr wurde

*) „Marine-Rundschau“ 1902, S. 126 ff. u. 395 ff.

**) De la Joncquière: »l'Expédition d'Egypte«

der niedergekämpfte Gegner besetzt. Man fand den Kommandanten des „Aquilon“, Thévenard jun., auf Deck tot neben dem Kampagneleiter liegen, er war im letzten Teil des Gefechts gefallen. Der erste Offizier und drei andere wurden als Gefangene an Bord des „Minotaur“ geschafft.

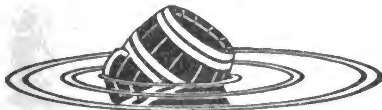
„Die Schiffe der Nachhut sind noch im Kampf“, so schließt dieser Teil des Berichts über die grausige Nacht. An diesem Kampf hat „Minotaur“ also nicht mehr teilgenommen. Der Morgen enthüllte sieben feindliche Schiffe, die die Flagge gestrichen hatten und fast alle entmastet waren. Die am Wrack des „Orient“ sich festklammernden Menschen wurden von Booten des englischen Geschwaders geborgen.

Leutnant Hill meldet, daß eine französische Fregatte ihre Breitseite auf „Majestic“ und „Goliath“, die die Nachhut beschossen, abfeuerte, dann die Flagge strich. Etwa 5 Minuten später sah man, daß sie brannte, während die Besatzung sich eilends in Booten an Land rettete, worauf die Fregatte bald in die Luft flog. Es würde dies eine Bestätigung der englischerseits aufgestellten Behauptung sein, daß hier ein Treubruch der Franzosen vorliegt, die nach Streichen der Flagge das damit den Engländern übergebene Schiff zerstörten.

Auch dieser Bericht bestätigt, daß die englischen Schiffe im Kampf in ihrer Takelung tüchtig gelitten haben müssen, denn von vier Schiffen, die den Befehl erhalten hatten, dem mit zwei unversehrten Linienschiffen und zwei Fregatten um Mittag unter Segeln das Weite suchenden Admiral Villeneuve den Weg zu verlegen, kommt nur eins bis zum Wechseln von Breitseiten und kehrt dann zu seiner Flotte zurück, während die Trümmer der französischen Flotte entkommen.

„Minotaur“ hatte 21 Tote und 63 Verwundete, alle Masten, Raaen, Takelage und Segel waren stark beschädigt.

Meuß,
Kapitän zur See z. D.



Literatur.

Erinnerungsblätter an die Königlich Preußische Marine (1848 bis 1860). Vom Marinemaler L. Arenhold, Korvettenkapitän a. D. — Berlin 1904. Verlag von Boll & Pickardt. — Preis 4 Mark.

Der Name Arenhold hat in der Marine — mindestens unter deren älteren Angehörigen — einen guten Klang. Wer noch auf der alten „Niobe" gefahren, besitzt Arenholds vortreffliche Nachbildung der alten bewährten Segelfregatte, und den meisten unter ihnen ist auch sein Bildwerk: „Die historische Entwickelung der Schiffstypen vom römischen Kriegsschiff bis zur Gegenwart" nicht unbekannt, mit dem er 1891 als einer der Ersten der Vergangenheit auch unserer Marine ein Gedenkblatt widmete. Nicht ganz die verdiente Beachtung scheint innerhalb der Marine sein — irren wir nicht — vorletztes Werk gefunden zu haben, das große Kunstblatt, das „Die Schiffe der deutschen Reichsflotte von 1848 bis 1852" in der Wesermündung zur Anschauung brachte.

Jetzt hat Kapitän Arenhold der Marine eine wirkliche Weihnachtsfreude bereitet durch seine Bilder von der preußischen Flotte, die, wie wir um seinet- und um der Sache willen wünschen und hoffen, auch weit über die Marine hinaus ihren Weg in das Volk nehmen mögen. Arenholds großes, von niemandem zu bestreitendes und namentlich von den Sachkundigen nicht hoch genug anzuerkennendes Verdienst ist es, daß in seinen Schiffen und ihrer Takelage und sonstigem Zubehör auch nicht ein Strich sich findet, für den der Zeichner nicht die volle Verantwortung auf Grund beglaubigter Quellen übernehmen könnte; wer Gelegenheit hatte, in Arenholds Wirken einen Einblick zu gewinnen, der weiß, daß ihm in dieser Richtung keine Mühe zu groß ist und daß er nicht eher ruht, bis auch die geringste Kleinigkeit dem geschichtlichen Vorbild genau entspricht. Das uns vorliegende Heft bringt mit einem begleitenden Text alle die alten Schiffe, die uns in der Erinnerung lieb und wert, und deren Namen ja inzwischen zum größten Teil in der neuen aktiven Flotte neu belebt worden sind. Wir nennen unter den nicht neu erstandenen das Geschwisterpaar „Nix" und „Salamander", die alte „Danzig" und den „Preußischen Adler"; ferner „Frauenlob" und „Hela", „Arkona" und „Gazelle", „Amazone" und „Thetis". Noch vorhanden, wenn auch in sehr veränderter Gestalt, ist die alte „Grille", längst vergessen das Transportschiff „Elbe", das einst mit dem ostasiatischen Geschwader von 1859 die Reise nach Japan antrat. Sollten wir noch einen Wunsch äußern, so wäre es der nach dem Bilde des Transportschiffes „Ida", das 1861 vor Neapel unbewaffnet und nur auf die Kriegsflagge, die es trug, sich stützend Preußens und damit Deutschlands Interessen gegenüber den Heerhaufen Garibaldis vertreten mußte.

Indessen, wir wollen nicht unbescheiden sein; sehr gern bestätigen wir Herrn Arenhold, daß nicht bald ein Werk uns so interessiert und angesprochen hat, wie seine neuen Kriegsschiffsbilder; wir sind vielleicht Partei, aber wir glauben, daß mit uns die Marine und nicht nur sie allein seine Bilder zu schätzen und die darin steckende große Arbeit richtig zu würdigen und ihm zu danken wissen wird.

Deutschland unter den Weltvölkern. Von Lic. Dr. Paul Rohrbach. — Buchverlag der „Hilfe", Berlin.

Rohrbachs vorgenannte Schrift verdient die weitgehendste Beachtung. Zur Zeit im Auftrage des Kolonialamtes nach Südwestafrika entsandt, hat Verfasser vorher seine Ansichten über unsere auswärtige Lage, die er innerhalb seiner zweijährigen Redaktionstätigkeit für die „Zeit" zum Ausdruck gebracht hatte, in Buchform zusammengestellt. Er weist nach, wie unsere starke Bevökerungszunahme seit 1870/71, weil sie

die Ernährungsmöglichkeit innerhalb unserer Grenzpfähle aufhebt, uns in die Weltpolitik d. h. in die Festigung unserer Interessensphären und der dazu erforderlichen Machtmittel im Rate der Weltvölker unweigerlich hineinzwängt. Inzwischen hat Rußland das Ziel seines politischen Strebens vom Balkan nach Ostasien verlegt; England stehen wir völlig anders gegenüber, weil die erwähnte Zwangslage uns nötigt, in seine Kreise einzugreifen; England ist aber, sei es politisch, sei es wirtschaftlich, ein Gegner, der, nichts weniger als ein Koloß auf tönernen Füßen, eine sehr starke Leistungsfähigkeit in sich trägt, und der durch immer neue Erfolge den Nachweis führt, wie ernst er zu nehmen ist. Innerhalb dieser Wandlungen ist die Bewertung der „europäischen Großmächte“ eine andere geworden, und wir müssen uns darüber klar werden, daß die „Epoche Bismarcks“ vorüber ist und wir in neue Daseinsbedingungen eingetreten sind. Rohrbach weiß, daß unsere Voraussetzungen für die Bewältigung dieser neuen Aufgaben wenig günstig liegen; unsere „innere Stellung“ ist keineswegs gefestigt, und nach auswärts stehen wir ebenfalls vor schwierigen Aufgaben — so blickt er nicht ohne Sorge in die Zukunft.

Es ist möglich und sogar wahrscheinlich, daß sich gegen Rohrbachs Beweisreihen auch schwerwiegende Gegenbeweise erbringen lassen, und daß die Entwickelung nach abermals 10 Jahren uns die Welt unter sehr verändertem Gesichtswinkel zeigt. Das ändert nichts an der Bedeutung seiner Schrift und namentlich auch nichts an unserer Pflicht, die unbestrittenen Tatsachen möglichst ernst ins Auge zu fassen und dafür zu sorgen, daß die kommenden Wandlungen sich in unserem Sinne vollziehen.

Denkwürdigkeiten des Generals und Admirals Albrecht v. Stosch, ersten Chefs der Admiralität. Briefe und Tagebuchblätter. Herausgegeben von Ulrich v. Stosch, Hauptmann a. D. Mit einem Bildnis Albrecht v. Stoschs. — Stuttgart und Leipzig, Deutsche Verlagsanstalt. — Preis gebunden 7 Mark.

General v. Alvensleben wünschte nicht, daß Memoiren von ihm veröffentlicht würden; General v. Stosch hat selbst Vorarbeiten für eine Selbstbiographie getroffen, und sein Sohn erfüllte eine Pflicht gegen den Entschlafenen, indem er aus jenen Vorarbeiten und anderem Material dasjenige zur öffentlichen Kenntnis brachte, was ihm geeignet und zur Zeit unbedenklich erschien. Hätte Stosch selbst noch diese Denkwürdigkeiten endgültig sichten können, so wäre vielleicht dies und jenes noch dem Blaustift verfallen und hier und da eine glättende Feile angelegt worden. Der Herr Herausgeber wolle uns diese Randbemerkung nicht verübeln, so aber, wie uns der erste Chef der Admiralität vor Augen steht, können wir uns des Eindrucks nicht erwehren, daß er nicht alles so, wie es nun geschrieben steht, die letzte Zensur hätte passieren lassen. Das Ergebnis der Denkwürdigkeiten ist für die Marine nur geringfügig; die Berufung zur Admiralität kam Stosch selbst sehr unerwartet, und wohl erst nachträglich hat er eingefügt, wie er zur Marine zuerst in Beziehung trat. Was freilich sonst in dem Buche steht, ist interessant und in vieler Beziehung denkwürdig genug. Die Erlebnisse des Jahres 1848 und nachher Deutschlands Werdezeit in den großen Kriegen haben das in den Männern von damals steckende Erz ganz eigenartig geläutert und zurechtgeschmiedet. Sie waren so hart geworden, wie ihre Zeit es gebieterisch forderte, und manchmal scheint es heute, als ob solch läuterndes Feuer uns bald einmal wieder vonnöten wäre.

Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Von Ludwig Max Goldberger. — Verlag von F. Fontane & Co. in Berlin. — Preis 5 Mark.

Dem Referenten bot sich durch das obengenannte Buch in kurzer Zeit zum dritten Male Gelegenheit, ein Werk zu studieren, das den gegenseitigen Beziehungen zwischen Amerika und der alten Welt gewidmet ist. Genau genommen muß Vanderlip (Amerikas Eindringen usw., 1903 Seite 899) und v. Polenz (Land der Zukunft, Seite 1406) noch Ratzels politische Geographie (Seite 891) hinzugerechnet werden, das die in Betracht kommenden Verhältnisse, wenn auch nur gewissermaßen nebenher, so doch

am überzeugendsten und großzügigsten darstellt. Von Goldberger erfahren wir, daß Vanderlips Buch sowie das seinige gelegentlich durch Veröffentlichungen in Tagesblättern entstanden ist; er will von diesem Buche nicht recht etwas wissen, gleichwohl möchten wir hier noch einmal darauf hinweisen, daß es auf uns, mindestens soweit die Beurteilung europäischer Verhältnisse in Betracht kommt, einen außerordentlich einleuchtenden Eindruck gemacht hat. An Goldberger ist uns seine unseres Erachtens zu optimistische Auffassung der wirtschaftlichen Lage Deutschlands nicht unbedenklich; ein Land unbegrenzter Möglichkeiten ist Deutschland jedenfalls nicht.

Indessen das soll kein absprechendes Urteil sein; jedenfalls ist auch Goldbergers Buch hoher Beachtung wert, der wir es hiermit anempfohlen haben wollten.

Die überseeische Auswanderung der Chinesen und ihre Einwirkung auf die weiße und gelbe Rasse. Volkswirtschaftliche Studie von H. Gottwaldt. — Verlag von Max Rößler, Bremen, Schanghai und Yokohama. — Preis 3 Mark.

Verfasser behandelt sein Thema in sehr anziehender Weise; der wohl allgemein interessierende Gegenstand wird derart beleuchtet, daß man sich darüber eingehend und vollständig informieren kann. Nur in den Schlußfolgerungen sind wir mit dem Verfasser nicht einverstanden. Wir glauben an eine „gelbe Gefahr“, wenn auch das heut lebende Geschlecht vielleicht noch nicht davon betroffen wird und wenn sie auch schwerlich von der chinesischen Auswanderung ausgehen wird. Pène-Siefert in Jaunes et Blancs en Chine —Rundschau 1902 Seite 746 — spricht von der extension soudaine du machinisme, die dem mit langen Zeiträumen rechnenden Chinesentum nicht zu imponieren vermag. Wir könnten uns vorstellen, daß die Chinesen dereinst das Maschinenwesen derart beherrschen, daß sie den eigenen Markt versorgen und sogar gewöhnliche Stapelware nach Europa exportieren können. Wenn dann auch vielleicht noch weiße Ingenieure oder europäisches Kapital an chinesischen Fabriken beteiligt sind, wird doch der weiße Arbeiter das Nachsehen haben. Über diese Seite der gelben Gefahr jetzt schon nachzudenken, ist vielleicht doch nicht ganz überflüssig.

Die unterseeischen Telegraphenkabel in Kriegszeiten. Von Dr. Bruno Kraemer. I. Band, Heft 5: Die Rostocker rechtswissenschaftlichen Studien. — Leipzig, A. Deicherts Verlag. — Preis 1,50 Mark.

Verfasser behandelt ein höchst aktuelles Thema mit Fleiß und Gründlichkeit und im übrigen unter Festhaltung des juristischen Standpunktes. Die militärische Notwendigkeit künftiger Kriege wird sich an die aus diesem Standpunkt abgeleiteten Folgerungen nicht halten können, sie wird vielmehr dem Juristen neue Themata stellen und auch für ihn teilweise andere Ergebnisse zeitigen, als die bisher vorliegenden geringfügigen Erfahrungen zulassen. Gleichwohl ist es für den Seeoffizier nützlich, auch den gegenwärtigen Stand der Rechtsauffassung und die bisherigen Antworten auf die aus militärischen Entschließungen sich ergebenden Fragen kennen zu lernen; aus diesem Gesichtspunkt hielten wir den Hinweis auf die verdienstliche kleine Schrift für erforderlich.

Südamerika und die deutschen Interessen. Eine geographisch-politische Betrachtung. Von Dr. Wilhelm Sievers, Professor der Geographie an der Universität Gießen. — 8°. 100 Seiten. — Verlag von Strecker & Schröder, Stuttgart. — Preis geheftet 2 Mark.

In der allmählich „weggegebenen Welt“ nimmt Südamerika für die Nutzbarmachung deutschen Gewerbefleißes und die Beteiligung deutschen Handels einen höchst wichtigen Platz ein; nirgends ist deutscher Einfluß so festgewurzelt, nirgends bestehen für dessen Geltendmachung so günstige Voraussetzungen. Erhebliche Einbuße erleidet freilich dieses glückliche Verhältnis durch den politischen Zustand der meisten amerikanischen Staatsgebilde, und die Geschichte unserer Marine kennt eine ganze Reihe von Fällen,

wo ihre Schiffe dem bedrängten deutschen Kaufmann zu Hilfe eilen und mit dem Schwergewicht ihrer Machtmittel für ihn eintreten mußten. Die Marine selber weiß, wie schwer es war, mit der Unvollkommenheit ihrer Kräfte diesen Anforderungen im Norden, Osten und Westen gerecht zu werden. Diese deutschen Interessen finden in Wilhelm Sievers einen sehr berufenen Schilderer, und mit Recht weist er am Schluß seiner höchst ansprechenden Schilderung darauf hin, wieviel Raum hier noch vorhanden ist, wie nachhaltig aber Deutschland sich betätigen und auf dem Platze sein muß, wenn es von dem mächtig sich ausbreitenden Wettbewerb anderer Völker nicht auf die Seite geschoben werden will.

Der Seekrieg. Von Max Foß, Kapitän z. S. a. D. — Verlag von Boll & Pickardt. Berlin 1904. — Preis 8 Mark.

Kapitän z. S. Foß, literarisch bekannt durch seine vor zwei Jahren erschienene „Marinekunde" — Rundschau 1902, Seite 113, hat den Abschnitt dieses Buches, der den Seekrieg behandelte —, ermutigt durch die beifällige Aufnahme, die er gefunden, von neuem in der nunmehr vorliegenden umfangreicheren Gestalt bearbeitet. Die Seekriegsgeschichte und ihre Literatur sowie eigene militärische Erfahrungen boten dem Herrn Verfasser das Material für seine Schrift, bei der er insbesondere an einen Leserkreis unter den Armeeoffizieren dachte, gleichzeitig hoffend, daß sein Werk auch sonst in den Kreisen der Gebildeten das Verständnis für das Wesen der Seekriegführung und alles, was damit im Zusammenhang steht, fördern werde. — Die Marineliteratur hat in den letzten Jahren an die Aufnahmefähigkeit des Laienpublikums ziemlich hohe Anforderungen gestellt und die leichtere Ware, die sich dabei in den Vordergrund drängte, erschwert demjenigen, was ernster zu nehmen ist, den Kampf ums Dasein. Wir würden bedauern, wenn die Arbeit des Herrn Verfassers hierunter zu leiden hätte, denn sie wird ihrem Thema mit Sachlichkeit und Gründlichkeit unter Aufrechterhaltung einer ansprechenden Darstellung gerecht, ohne an das laienhafte Verständnis zu hohe Anforderungen zu stellen. In mancher Beziehung wäre vielleicht weniger mehr gewesen; — durch mehr als 400 Seiten sich durchzuarbeiten, setzt ein sehr bedeutendes Interesse zur Sache voraus — in mancher Richtung wird auch die „herrschende Meinung" an Darstellung und Urteil des Herrn Verfassers dies und jenes auszusetzen haben; das schließt nicht aus, das neue Foßsche Buch als ein recht verdienstliches Unternehmen zu bezeichnen, dem wir eine freundliche Aufnahme auf dem Markt um seiner selbst wie auch um der Marine willen wünschen möchten.

Helmolts Weltgeschichte (9 Bände gebunden zu je 10 Mark — Verlag des bibliographischen Instituts Leipzig).

ist in der „Marine-Rundschau" Band für Band, zuletzt Jahrgang 1902, Seite 1384, besprochen worden. Der vorliegende achte Band umfaßt „Westeuropa", zweiter Teil, und den „Atlantischen Ozean". Das erste Kapitel: „Westeuropa im Zeitalter der Revolution, Napoleons I. und der Reaktion" ist von Professor Dr. Arthur Kleinschmidt geschrieben; das Kapitel „Die staatlichen und gesellschaftlichen Neugestaltungen in Europa zwischen 1830 und 1859" hat Professor Dr. Hans v. Zwiedineck-Südenhorst zum Verfasser; über „Die Einigung Italiens und Deutschlands 1859 bis 1866" schrieb Dr. Heinrich Friedjung, rühmlichst bekannt durch seinen „Kampf um die Vorherrschaft in Deutschland". Die Zeit von 1866 bis 1902 ist von Dr. Gottlob Egelhaaf bearbeitet, endlich der „Geschichtlichen Bedeutung des Atlantischen Ozeans" widmete Dr. Karl Wenle das Schlußkapitel.

Nach dem Arbeitsplane des Helmoltschen Werkes umfaßt auch dieser Band die innere wie die äußere Geschichte und alle Gebiete kulturellen Lebens, es ist also hier in handlichster Form ein überaus reichhaltiges Material zusammengetragen, das, wenn es auch zum großen Teil erst kurz hinter uns liegt, doch gerade in der Fülle literarischer Erscheinungen, die unsere Zeit allen Geschehnissen, den großen wie den kleinen, zu widmen pflegt, überaus schwer zu übersehen ist. Helmolts Weltgeschichte hat sich damit eine

außerordentlich dankenswerte Aufgabe gestellt, und wir möchten, so wenig die Phrase sonst nach unserem Geschmack ist, das Buch als wirklich „unentbehrlich“ auch für private Büchereien bezeichnen. — Daß die Geschichte unserer Marine in dem Band auf einen recht kleinen Raum beschränkt ist, liegt leider in der Natur der Sache — der Kampf um die Takuforts hätte immerhin erwähnt werden können. Von den beigegebenen Bildern, Abdrücken zeitgenössischer Werke, stellt eines den Schlußakt des Gefechts von Eckernförde am 5. April 1849 dar. Der der „deutschen Flotte“ gewidmete Satz Seite 234 oben enthält eine schiefe Darstellung der Tatsachen.

Constantin v. Alvensleben. Von Dr. Th. Krieg. Ein militärisches Lebensbild. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin. — Preis 4 Mark, geb. 5,50 Mark.

Die wenigsten Generale und Staatsmänner, deren „Denkwürdigkeiten“ nach ihrem Ableben einer mehr neugierigen als teilnehmenden Welt überliefert wurden, würden wohl mit diesen Veröffentlichungen, wenn sie sie noch zu sehen bekämen, sonderlich einverstanden sein. General v. Alvensleben insonderheit, der glorreiche Führer des dritten Korps bei Vionville, hat dem Memoirenschreiber seine Aufgabe durch Beseitigung fast aller Briefe und Unterlassung irgendwelcher Aufzeichnungen reichlich schwer gemacht. Gleichwohl würden wir nach Durchsicht des vorstehend genannten Buches diesen Beitrag zur Zeitgeschichte von 1848, 1866 und 1870/71 nur ungern missen und sind seinem Verfasser für die auf den Gegenstand verwendete Mühe zu aufrichtigem Dank verpflichtet. Die Männer von 1870/71 haben eine härtere Schule durchgemacht als die Männer von heute; möchte uns die Stunde der Gefahr in dieser Richtung keinen Mangel empfinden lassen.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstab. — Erfahrungen außereuropäischer Kriege neuester Zeit. — Heft 32. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin. — Preis 2,60 Mark.

Das Heft umfaßt die Vorgeschichte des Burenkrieges, die Darstellung des Kriegsschauplatzes und der Streitkräfte der Buren, die militärische Bewertung der Engländer und den Feldzug Bullers in Natal bis Colenso sowie die Operationen Lord Methuens bis Magersfontein; eine Reihe von Kartenskizzen und zwei Abbildungen erleichtern das Verständnis des Textes. Zwei Kapitel „Betrachtungen“ erläutern die Ursachen des Mißerfolges der englischen Heerführer, die, vielfach von berufenen und unberufenen Kritikern beleuchtet, hier von kompetentester Seite eine unparteiische Bewertung finden. So betrachtet, haben auch diese scheinbar so fern liegenden Kriegsereignisse auch für uns eine nicht unerhebliche Bedeutung.

China-Fahrt. Erlebnisse und Eindrücke von der Expedition 1900/01. Von Rudolf Gierl, Leutnant im königlich bayerischen 2. Inf. Regt. Mit 7 Kartenskizzen, 92 Photographien und 12 Zeichnungen. München 1903. — J. Lindauersche Buchhandlung. — Preis gebunden 7 Mark.

Den vielen Chinabüchern hat sich ziemlich spät noch ein neues hinzugesellt; uns kann es indessen, solange sich dafür Verleger finden, damit nicht leicht zuviel werden, zumal mit diesem Buche nicht, einmal weil es mit dem bayerischen Lokalton eine neue Nüance bringt, und dann weil es der Verfasser recht hübsch verstanden hat, zwar schlicht, aber um so lebendiger und ansprechender die Bilderreihe zu schildern, die der jugendlichen Begeisterung auf der Ausreise und draußen sich aufdrängte, eine Begeisterung, die auch noch nachglühte, als an Stelle kriegerischer Aufgaben Tage des Mißmutes und Wochen des Harrens traten. Mit dem Verfasser sind wir darin einig, daß für die Teilnehmer einschließlich des weiten Kreises ihrer Angehörigen der Hauptwert dieser Argonautenfahrt darin beruht, daß er ihnen die Augen öffnete für eine neue, weite Welt, und daß dadurch

der enge Heimatsstandpunkt ganz von selbst — zum Segen des Vaterlandes — eine Weitung und Lichtung erfuhr.

Möchte das sehr hübsch ausgestattete Buch auch über die engere Heimat des Verfassers hinaus recht viele Leser finden.

Wir haben den einzelnen Bänden des **Jubiläums-Brockhaus** bei ihrem Erscheinen jeweilig einige Worte mit auf den Weg gegeben. Jetzt liegt das Werk mit seinem sechzehnten Bande vollständig vor, indem die vier letzten gleichzeitig erschienen sind. Zu unserem Bedauern macht es uns die Knappheit des verfügbaren Raumes ganz unmöglich, jeden dieser Bände so wie bisher einer eingehenden Betrachtung zu unterziehen, und wir glauben umsomehr darauf verzichten zu können, als das Brockhaussche Werk als vorzüglich so allgemein anerkannt ist, daß eine Empfehlung füglich unnötig ist. Mag freilich auch diesem Werke wie allem Menschenwerk anhaften, daß es räumlich und zeitlich begrenzt ist — der neueste „Rekord" der Schnellbahn Berlin—Zossen ist beispielsweise noch nicht mit aufgenommen — so ist doch jedenfalls alles getan, um das Buch mit den neuesten Errungenschaften des Wissens in Einklang zu bringen, und die zeitlichen Grenzen anlangend, läßt sich feststellen, daß die Ereignisse des Jahres 1903 in weitem Umfange berücksichtigt sind. Wie weit Brockhaus seine Spezialdarstellungen ausdehnt, mag daraus entnommen werden, daß dem Werke 6 farbige Stadtpläne von Rio de Janeiro, Singapore und Valparaiso beigegeben sind. Dem Schiffbau sind neun Bildertafeln mit Ansichten, Querschnitten und Deckplänen gewidmet, auch die Unterseebootfrage findet, gestützt im übrigen auf Nauticus, eine eingehende Besprechung. Erwähnen wir daneben, um nur noch einiges anzuführen Rettungswesen zur See, Röntgenstrahlen, Telegraphie, Telephonie, Verschlüsse der Geschütze, Vereinigte Staaten, Venezuela, Weltverkehr, Terrainzeichnen und Südpolarforschung, Plymouth und Toulon, so sind das natürlich nur Körner aus dem vollen Scheffel, aber doch eine Andeutung von dem, was im Brockhaus zu finden ist. Nicht mit dem Worte „Reichhaltigkeit" wird man dem Inhalt des „Brockhaus" gerecht, man kann ihn mit gutem Gewissen „vollständig" nennen, denn auch in den fernliegendsten Gebieten menschlichen Wissens und Könnens läßt er nicht im Stich. Angesichts dieses ungeheuren Materials ist „Brockhaus", wenn auch die Gesamtkosten nicht gering sein mögen, überaus wohlfeil, und nicht ungern entnehmen wir der Zuschrift der Verlagshandlung, daß Seite an Seite geheftet sich der laufende Meter menschlichen Wissens in der Brockhausschen Darstellung auf 8 Pfennige in bar stellen würde.

Die **militärische Geländebeurteilung und Geländedarstellung** von Oberstleutnant v. Rüdgisch. Vierte vollständig neu bearbeitete Auflage von Rayle, Hauptmann und Lehrer an der Kriegsschule Anklam. Militärverlag der Liebelschen Buchhandlung, Berlin. — Preis 5 Mark.

Wenn auch in erster Linie für den Armeeoffizier bei der Vorbereitung zur Kriegsakademie bestimmt, dürfte das in mehreren Auflagen wohlbewährte Buch doch auch für den Seeoffizier nicht ohne Interesse sein. Insbesondere der Abschnitt über die Geländedarstellung und ihre Hilfsmittel erscheint hier von Wert, indem er auch Anleitung gibt für das Krokieren ohne Karte, das gegebenenfalls für die Marine wohl allein in Betracht kommt.

Heft 5 der **Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde** bringt den Bericht über die „Deutsche Südpolar-Expedition auf dem Schiff »Gauß« unter Leitung von Erich v. Drygalski" (Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Preis 6 Mark). Das Heft umfaßt die Berichte über den äußeren Verlauf der Expedition im Winterlager und während der Schlittenreisen und die Berichte über deren wissenschaftliche Tätigkeit, sowie endlich technische Berichte über Schiff, Seefahrt und Ballonaufstieg. Zwei Karten

zeigen den Weg der „Gauß“, außerdem sind einige Abbildungen im Text beigegeben. So interessant das gebotene Material ist, müssen wir doch leider aus Raumrücksichten auf ein näheres Eingehen verzichten.

Von den im Verlage von Gebauer & Schwetschke in Halle erscheinenden Heften aus der **„Angewandten Geographie“** liegen uns drei neue Veröffentlichungen vor, nämlich: „Die Besiedelung des östlichen Südamerika mit besonderer Berücksichtigung des Deutschtums“ von Dr. Alfred Funke, Preis 1 Mark; „Die geographische Verbreitung einiger tierischer Schädlinge unserer kolonialen Landwirtschaft“ von Dr. L. Sander, Preis 1,50 Mark, und „Kautschuk und Guttaperchapflanzen“ von Karl Ehrhardt, Preis 1,20 Mark. Insbesondere das erstgenannte Heft sei als Ergänzung zu Sievers „Südamerika“ der Aufmerksamkeit unserer Leser anempfohlen.

Das kleine Buch von der Marine — Verlag von Lipsius & Tischer ist in seinem 46. bis 50. Tausend neu aufgelegt worden. Das „kleine Buch“ gehört zu denjenigen, die einer Empfehlung nicht mehr bedürfen, und sehr gern beobachten wir, daß es in den weitesten Kreisen zur Information über Angelegenheiten der Flotte, insbesondere auch dann benutzt wird, wenn die Absicht besteht, junge Leute einem Berufe innerhalb der Marine zuzuführen. Die Herausgeber übernehmen damit freilich eine starke Verantwortung, weil das „kleine Buch“ von Auflage zu Auflage den neuesten Stand der Dinge bringen muß. Die neu bearbeitete Liste der „ehemaligen deutschen Kriegsschiffe“ ist leider immer noch nicht ganz fehlerfrei. Die alte „Medusa“ ist z. B. nicht 1891 verkauft, sondern 1881 im Werftbetriebe abgewrackt worden.

Die Firma Gerhard Stalling-Oldenburg, deren Leistungen auf dem Gebiete des Kunstdrucks wir anläßlich der Herausgabe eines Porträts Seiner Majestät des Kaisers — „Marine-Rundschau“, 1903, S. 385 — rühmend hervorgehoben, hat neuerdings eine Nachbildung des Stöwerschen Bildes **„S. M. S. »Iltis« bei Taku“** in Schwarzdruck hergestellt und in ihren Verlag übernommen. Das Original des Bildes, welches den „Iltis“ im Kampf mit den Taku-Forts im Morgengrauen darstellt, befindet sich im Besitz des Reichs-Marine-Amtes. Der Druck vermag die sehr gute Farbenstimmung des Originals natürlich nicht voll zur Geltung zu bringen, verdient aber sonst die vollste Anerkennung und wird sicherlich in der Marine wie auch in weiteren Kreisen lebhaften Beifall finden. Bei einer Abmessung von 73 zu 95 cm ist der Preis mit nur 4 Mark außerordentlich billig gestellt; bei größeren Bezügen treten sogar noch Vergünstigungen ein. Das Blatt kann als ein wirklich vornehmer Zimmerschmuck fürs Haus wie für Amtsstuben und Versammlungsräume von Marinemannschaften nur angelegentlichst empfohlen werden.

Die Fortschritte auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie. Von A. Prasch. — Verlag von Ferd. Enke, Stuttgart.

Mit einem schweren Seufzer nimmt man jedes neue Buch über drahtlose Telegraphie zur Hand, denn man erwartet stets dasselbe Schauspiel: zuerst eine Ouvertüre rauschendster Zukunftsmusik und ein Hymnus, wie wir es doch gegen unsere Großväter so herrlich weit gebracht haben! Dann kommt das Spiel: Mühsam gesammelte Lesefrucht, wenig Originalität der Darstellung und häufig völliger Mangel in der Beherrschung des Stoffes. So rinnt das Wässerchen mit mattem Geplätscher trübselig dahin. Und am Schlusse, wenn der Vorhang fällt, fragt man sich dann immer wieder: wozu schreibt man, wenn man nichts Neues zu sagen hat, wozu stiehlt man dem Leser die Zeit?

Ich möchte gerade in dieser Zeitschrift, die in die Hände so vieler kommt, welche sich, ohne Fachleute zu sein, im Beruf mit der drahtlosen Telegraphie befreunden müssen, eindringlichst davor warnen, ohne gewissenhafte Empfehlung ein Buch über diesen Gegenstand in die Hand zu nehmen. Nicht so sehr die Zeitvergeudung, sondern die Gefahr,

durch falsche oder schlechte Analogien, die nirgends so üppig wuchern als in der Literatur über drahtlose Telegraphie, irregeleitet zu werden, ist zu fürchten; indem dadurch gerade die, welche sich über ein Problem gerne ihre eigenen Gedanken machen, in ein unentwirrbares Gestrüpp geführt werden. Die regelmäßige Folge davon ist, daß das Kind mit dem Bade ausgeschüttet und die drahtlose Telegraphie als eine untechnische Spielerei verurteilt wird.

Das obengenannte Buch gehört zu den empfehlenswerten, und zwar empfehlenswert besonders für die, welche mit den Grundlagen schon vertraut sind.

Das Buch geht gleich in medias res und setzt dort ein, wo man zum ersten Male von einer rationellen, auf wissenschaftlichen Erwägungen aufgebauten drahtlosen Telegraphie sprechen kann: bei dem von Braun eingeführten geschlossenen Schwingungskreis. Anschließend an die schöne und klare Braunsche Darstellungsweise, werden die Prinzipien entwickelt und an dem von der früheren Braun-Siemens-Gesellschaft gebauten System erläutert. Es fehlen auch nicht die von Braun zu einer Art von gerichteter Wellentelegraphie gemachten Versuche.

Der Reihe nach werden dann beschrieben die letzte Ausführungsform des Slaby-Arcoschen Systems, die von Fessenden, de Forest, Lodge-Muirhead, das neue System von Marconi nebst den Flemingschen Patenten. Neben diesen bekanntesten wird eine große Zahl anderer Systeme mehr oder weniger ausführlich behandelt.

So macht das Werk nach dieser Richtung hin einen sehr vollständigen Eindruck. Dagegen muß lebhaft bedauert werden, daß die bedeutenden Forschungen von Wien, Drude, Simon und Reich mit keinem Worte erwähnt werden, und gerade auf diesen ruht doch die Hoffnung der drahtlosen Telegraphie! Gerade eine Publikation, die Aussicht hat, nicht nur bei Laien, sondern auch in den Kreisen der Technik Beachtung zu finden, sollte es sich angelegen sein lassen, solche verborgenen Schätze zu heben und für die Praxis fruchttragend zu machen. Hoffentlich wird das Versäumte bei einer Neuauflage nachgeholt. Dr. Bw.

Otto Schlick: **Die Untersuchung der Vibrationserscheinungen von Dampfern.** An einzelnen Beispielen erläutert. — Verlag von Arthur Felix, Leipzig. — Preis 2,80 Mark.

Die kleine Broschüre beabsichtigt, die Ergebnisse der von dem Verfasser angestellten Untersuchungen über die Vibrationserscheinungen bei in Fahrt befindlichen Dampfern in zusammenhängender Form auch weiteren Leserkreisen zugänglich zu machen.

Die Untersuchungen sind praktisch mit Hilfe eines von dem Verfasser erfundenen Instruments, dem Pallographen, gemacht. Die Broschüre behandelt generell die hierbei auftretenden Erscheinungen, versucht diese wissenschaftlich zu begründen und gibt die Untersuchungen im besonderen mit bezug auf die Schnelldampfer „Kronprinz" des Norddeutschen Lloyds und „Deutschland" der Hamburg—Amerika-Linie.

Die Arbeit ist ein beachtenswerter Beitrag zur Literatur dieser brennenden Frage. K.

Meyers Historisch-Geographischer Kalender für 1904. VIII. Jahrgang. Mit 12 Planetentafeln und 354 Landschafts- und Städteansichten, Porträten, kulturhistorischen und kunstgeschichtlichen Darstellungen sowie einer Jahresübersicht (auf dem Rückdeckel). Zum Aufhängen als Abreißkalender eingerichtet. — Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. — Preis 1,75 Mark.

Zu dem Vergänglichsten unter unseren Gebrauchsgegenständen gehört wohl der Abreißkalender, von dem täglich ein Blatt „bestimmungsgemäß" in dem Orkus des Papierkorbes verschwindet. Stellt man sich auf diesen Standpunkt zur Sache, so könnte man das Erscheinen eines Werkes wie den Meyerschen Historisch-Geographischen Kalender fast bedauern, abgesehen davon aber ist er ein ganz prächtiges Bildungsmittel, an dem die Reichhaltigkeit und die vortreffliche Ausstattung in gleicher Weise zu loben sind. Jedes

Blatt bringt neben einer historischen oder geographischen Abbildung, denen überall gute Originale zugrunde liegen, die dazu gehörige wissenschaftliche Erläuterung, ferner eine längere Reihe von gut ausgewählten „Gedenktagen“ und endlich außer dem Kalendarium einen Sinnspruch und einen Hinweis auf eine Reihe wertvoller literarischer Erscheinungen. Zu erwähnen sind die für jeden Monat beigefügten „Planetentafeln“, aus denen der Stand der wichtigsten Planeten während des betreffenden Monats an unserem Horizont entnommen werden kann. — Am besten gefielen uns die Abbildungen aus dem berühmten Kupferstichwerk von Merian, das den Zustand Europas um die Mitte des 17. Jahrhunderts zu veranschaulichen bestimmt war. — Für einen Abreißkalender vielleicht etwas kostspielig, muß das Meyersche Geschichtswerk an sich außerordentlich wohlfeil genannt werden.

Ammanns Schiffsmaschinist. Vierte, völlig neubearbeitete und verbesserte Auflage von Victor Beckmann, Lehrer an der Gewerbeschule zu Kiel. — Verlag von Lipsius & Tischer, Kiel. — Preis 10 Mark.

Was der Maschinist braucht, um sich auf die gesetzlichen Prüfungen vorzubereiten, oder um auf See oder im Hafen sich Rat zu holen — sei es aus dem Gebiete des Schiffsmaschinenbaus oder der Mathematik oder der Physik oder seien es gesetzliche oder landespolizeiliche Bestimmungen —, alles findet er in diesem Werke vereinigt, kurz und bündig, aber überall leicht verständlich dargestellt.

Der Verfasser hat für die Darstellung des Lehrstoffes die Unterrichtsform der Katechese gewählt, und er erreicht damit, daß der Unterricht lebendiger und anregender, man möchte sagen spannender wird. Es wird dadurch auch den weniger Gebildeten eine leichtere und raschere Auffassung des Dargestellten ermöglicht und er an die Form einer Prüfung, an die knappe Form einer Frage und die Notwendigkeit einer kurzen, präzisen Antwort gewöhnt. Das Buch ist auch ein vorzügliches Nachschlagewerk infolge dieser Anordnung des Stoffes geworden, und dessen Studium kann den eintretenden Maschinisten und Heizern sowie dem unteren Maschinenpersonal der Schiffe und Werften der Kaiserlichen Marine sowie der Handelsflotte bestens empfohlen werden; für die in ihrem Fache Weitergekommenen behält es den Wert eines guten Nachschlagewerkes. K.

Neu erschienen sind bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW12, Kochstraße 68—71:

Die Dienstaltersliste der Offiziere der Königlich Preußischen Armee und des Königlich Württembergischen Armeekorps für 1903/04. Abgeschlossen am 5. Oktober 1903. — Preis 2,25 Mark, gebunden 3,00 Mark, durchschossen 3,60 Mark.

Der Nachtrag zur Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1903. Nach dem Stande vom 24. Oktober 1903. — Preis 1,50 Mark.

Ferner in der Baedekerschen Buch- und Kunsthandlung in Elberfeld:

Deutschlands Seemacht. Von Dr. H. Rassow. Vierzehnte Auflage (vierzehntes Hunderttausend). In drei verschiedenen Ausgaben: Zeitungsformat, Plakatform und Taschenformat.

Der Verkauf erfolgt durch die Verlagshandlung und die Präsidialgeschäftsstelle des Deutschen Flotten-Vereins: Berlin NW, Dorotheenstraße 42. Der Preis stellt sich für das Plakat auf 0,50 Mark, bezw. mit Schutzrolle und Porto auf 0,80 Mark, bezw. für drei Stück auf 1,70 Mark; für das Heft in Taschenformat auf 10 Pfennig, 2,25 Mark für 25 Stück und 8,00 Mark für 100 Stück ohne Porto, größere Partien billiger. Das Zeitungsformat — zum Beilegen in Zeitungen — wird nur auf Grund besonderer Vereinbarung wieder aufgelegt; ein Auszug hieraus im Oktavformat, zum Verteilen geeignet, stellt sich auf 1 Pfennig für das Stück.

Wie in früheren Jahren hat auch diesmal wieder der **„Deutsche Flotten-Verein"** seinen **Abreißkalender** dem Markte übergeben. Mit seinen zahlreichen Abbildungen und den Textangaben über alles Wissenswerte aus der deutschen Seegeschichte, über die Angelegenheiten der Marine sowie über unsere Seeinteressen und vieles andere scheint dieses Kalenderwerk hervorragend geeignet, das Verständnis für diese Dinge im Volke auszubreiten und damit, indem es sich täglich von neuem in den Vorstellungskreis des Besitzers des Kalenders hineindrängt, der Sache der Flotte und des Flotten-Vereins zu dienen. Zu bedauern ist, daß sich dieses reichhaltige Material nicht zu einem billigeren Preise als 1,50 Mark für das Stück liefern läßt. Dieser Preis muß der Verbreitung des Flottenkalenders zweifellos Abbruch tun, zumal gewöhnliche Abreißkalender für 25 bis 30 Pfennig in bewundernswert guter Ausstattung allenthalben verkäuflich sind.

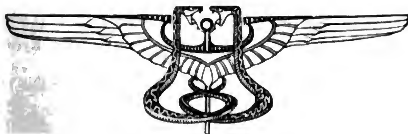
Der gute Kamerad. Ein Lern- und Lesebuch für den Dienstunterricht des deutschen Infanteristen von Major v. Klaß. Umgearbeitet für die Marine-Infanterie von Oberleutnant Reinhard. Zweite verbesserte Auflage. — Verlag der Liebelschen Buchhandlung. Berlin 1904.

Das Buch erscheint in zweiter Auflage, befindet sich also jedenfalls im praktischen Gebrauch; wir haben es mit Interesse durchgesehen und insbesondere die Beschreibung der Fahrt nach Tsingtau nachgelesen. Sie ist sehr hübsch geschrieben, und es verlohnt sich allein um ihretwillen, sich mit dem Buche bekannt zu machen.

Illustrierter Deutscher Flottenkalender in Buchform für 1904. Herausgegeben und redigiert von Kontreadmiral Plüddemann. — Preis 1 Mark. Druck und Verlag von Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen.

Plüddemanns Flottenkalender, den wir auch in seinen früheren Jahrgängen gern begrüßten — siehe Rundschau 1902 Seite 114 und 1903 Seite 124 liegt wiederum vor. Er ist in Ernst und Scherz der gleiche geblieben und ist, wie für die Flotte nützlich, so jedenfalls für den Kreis, an den er sich wendet, außerordentlich zweckmäßig. Wir wünschen dem hübschen Buche noch recht viele neue Jahrgäuge.

Die **Studie über die Seeschlacht** von René Daveluy, auf deren von uns veranlaßte Übersetzung wir an dieser Stelle — Oktoberheft 1903 Seite 1159 — verwiesen, ist nunmehr im Verlage von Boll & Pickardt, Berlin NW7, Georgenstr. 25, erschienen; sie kostet broschiert — eine andere Ausgabe erfolgt nicht — 2,50 Mark. Wir unterlassen nicht, unseren Leserkreis hiermit noch einmal auf die hochinteressante Abhandlung aufmerksam zu machen.



Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.

* Bauer, G.: Kalender für Seemaschinisten, 1904. Von E. Ludwig und E. Lindner. Mit einem Anhang über Seewesen von Prof. P. Vogel. — München und Berlin 1904. R. Oldenbourg. — 6,00 Mark.

* Chasseloup-Laubat, M de: Les marines de guerre modernes. — Paris 1903. Ch. Dunod. — 12,00 Mark.

* Callou, L.: Technologie navale. Physique et chimie industrielles, matières premières procédés de fabrication et outillage. — Paris 1904. A. Challamel. — 24,00 Mark.

* Cowie, A. G.: The sea services of the Empire. As fields for employment. With forewords by F. First Marquess of Dufferin and Ava and Vice Admiral D. H. Bosanquet. — London 1903. A. Treherne & Co. — 10,50 Mark.

Exner, M.: Zehn Vorträge über Kriegführung, Heerwesen und vaterländische Kriegsgeschichte. — Dresden 1903. C. Heinrich. — 5,00 Mark.

* Frey, Général, H.: L'armée chinoise. L'armée ancienne, l'armée nouvelle, l'armée chinoise dans l'avenir. — Paris 1904. Hachette & Cie. — 2,80 Mark.

Goebel, Prof. Dr. J.: Das Deutschtum in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. — München 1904. J. F. Lehmann. — 1,60 Mark.

Gouyet, L.: Lectures maritimes anglaises. Recueillies et annotées. — Paris 1903. A. Challamel. — 2,80 Mark.

* Haebler, K.: Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter. — Leipzig 1903. C. L. Hirschfeld. — 9,60 Mark.

* Hötzsch, Dr. O.: Die Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Bielefeld und Leipzig 1904. Velhagen & Klasing. — 4,00 Mark.

Jentsch, C.: Unter dem Zeichen des Verkehrs. — Stuttgart und Leipzig 1904. Deutsche Verlagsanstalt. — 5,00 Mark.

* v. Koppmann, Cl.: Kommentar zum Militär-Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. Dritte Auflage, bearbeitet von Dr. G. Weigel. — München 1903. C. H. Beck. — 14,00 Mark.

* Leitfaden für den Unterricht in Elektrotechnik in der Ingenieur-Klasse der Kaiserlichen Deckoffizierschule. — Wilhelmshaven 1903. Ad. Heine. — 2,70 Mark.

* Melichhofer, S.: Der Küstenkrieg. — Wien 1903. L. W. Seidel & Sohn. — 6,00 Mark.

* Naval manoeuvres. Report of the naval manoeuvres of 1903, carried out by the combined mediterranean, home and channel fleets and the cruiser squadron from the 5. to the 11. august 1903. — London 1903. Eyre & Spottiswoode. — 2 s 10 d.

Neilson, R. M.: The steam turbine. Second edition. — London 1903. Longmans, Green & Co. — 12,50 Mark.

* Neudeck, G.: Um die Erde in Kriegs- und Friedenszeiten. — Kiel 1904. P. Toeche. 6,00 Mark.

Raffalovich, A.: Les subventions et les primes à la marine marchande. — Paris 1903. Guillaumin & Cie. — 1,20 Mark.

Schmoller, G.: Über einige Grundfragen der Sozialpolitik und der Volkswirtschaftslehre. Zweite Auflage. — Leipzig 1904. Duncker & Humblot. — 7,20 Mark.

Sven von Hedin: Im Herzen von Asien. Zehntausend Kilometer auf unbekannten Pfaden. — Leipzig 1903. F. A. Brockhaus. — 20,00 Mark.

* Frhr. v. Tettau: Zeichenschlüssel zum Lesen russischer Karten. Zum Gebrauch für Offiziere, Unteroffiziere und Patrouillenführer. Zweite Auflage. — Leipzig 1904. Zuckschwerdt & Co. — 0,50 Mark.

* Trotter, S.: The geography of commerce. A text-book. — New York 1903. Macmillan Company. — 6,00 Mark.

* Types de calculs nautiques. — Paris 1903. Berger-Levrault & Cie. — 3,20 Mark.

* Vital, A., and Bidschof, F.: Tavole e prontuari per i calcoli di navigazione. — Vienna e Lipsia 1903. F. Deuticke. — 6,30 Mark.

* Weyer, B.: Taschenbuch der Kriegsflotten. Fünfter Jahrgang, 1904. — München 1904. J. F. Lehmann. — 3,00 Mark.

Wirth, Dr. A.: Weltgeschichte der Gegenwart. — Berlin 1904. Gose & Tetzlaff. — 6,00 Mark.

Zettersten, A.: Svenska flottans historia. Åren 1635—1680. — Stockholm 1903. C. E. Fritze. — 9,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Trial of Niclausse boilers. (A.N.J. vom 7.11.03.)
Efficiency of combustion in steam boilers. (N.G. vom 5.11.03.)
Foreign naval notes. (N.G. vom 5.11., 12.11.03.)
Wood as material for shipbuilding. (Ebenda.)
Le monitor hollandais „Reiner Claeszen". (Y., No. 1341 vom 21.11.03.)
Water-tube boilers. (N.M.R. vom 19.11., 26.11.03.)
Screw propellers. (E. vom 20.11.03.)
Walters propeller. (Ebenda.)
Tests of U. S. battleship „Maine". (N.G. vom 22.10., 12.11.03.)
Die Aluminothermie im Schiffbau. Von Dr. ing. Schultz. (S., Jahrg. 5, Nr. 4.)
Die Vibrationen der Dampfschiffe. Von Rearadmiral G. W. Melville. (S., Jahrg. 5, Nr. 4, 5.)
Mitteilungen aus Kriegsmarinen. (Ebenda.)
Das schnellste Schiff der Welt. (P., Nr. 736.)
Englische und französische Panzerkreuzer. (U., Jahrg. 6, Nr. 9.)
The weight of warship engines. (E. vom 27.11.03.)
Screw propulsion for warships. (Eg. vom 27.11.03.)
Le croiseur-cuirassé japonais „Yakumo" de 9850 tx. de déplacement. (Y., No. 1342 vom 28.10.03.)
Croiseur cuirassé „Ernest Renan". (A.Ma. vom 29.11.03.)
Naval notes. (J.U.S.I., November 1903.)
Verdampfungsversuche an Schiffskesseln. (A.S.Z., 1903, Nr. 140.)
The new battleships. (N.M.R. vom 3.12.03.)
Le croiseur cuirassé „Marseillaise". (A.Ma. vom 6.12.03.)
Le croiseur anglais „Hampshire". (Y., No. 1343 vom 5.12.03.)
Breakdowns in the navy. (E. vom 4.12.03.)
Der Schlachtschiffbau bei den Hauptseemächten. Von v. Witzleben. (M.u.K., 1903, Nr. 23.)
Der Leinhaas-Kessel und die Dubiau-Pumpe. Von Marine-Oberingenieur a. D. M. Dietrich. (Ebenda.)
Unsere neuesten Panzerkreuzer. (D.F., 1903, Nr. 12.)
The watertube boiler in the British fleet. (S.A.Suppl. vom 28.11.03.)
Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfer „Gneisenau". (S., Jahrg. 5, Nr. 5.)
Rearmierung und Umbau von Kriegsschiffen. (I.R.A.F., Dezember 1903.)
Die Herstellung der Niclausse-Kessel. (Z., 1903, Nr. 50.)
The British admiralty and warship design. (Eg. vom 11.12.03.)
Le croiseur anglais „Amethyst". (Y., No. 1344 vom 12.12.03.)
O turbo-motor Parsons. (Re.M.B., September/Oktober 1903.)
Chaudières marines. (M.F., November 1903.)
Panzerkreuzer. (U., Jahrg. 6, Nr. 12.)
Our ready-made battleships. (N.M.R. vom 17.12.03.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Satisfactory gun trials of battleship „Maine". (N.G. vom 15.10.03.)
Eine chinesische Waffenfabrik. (M.W., 1903, Nr. 134.)
Corazze per navi, Periodo 1897—1900. (Ri.M., November 1903.)

Die Richtmittel der Geschütze. (M.A.G., 1903, Nr. 11.)
Encouraçados „Deodoro“ e „Floriano“. Artilharia de 240 mm. (Re. M. B., September/Oktober 1903)
Die taktische Verwertung der Schiffsartillerie. (M.S., 1904, Nr. 1.)
Ein Gewaltversuch mit einem Rohrrücklaufgeschütz. (M.W., 1903, Nr. 142.)
Neue Kanonen, neue Taktik. Eine technisch-taktische Studie. (K.T., Jahrg. 6, Nr. 10.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

The submarine menace. (N.M.R. vom 19.11.03.)
The submarine boat „Protector“. (E. vom 20.11.03.)
Le torpilleur-vedette à turbines „Libellule“. (Y., No. 1342 vom 28.11.03.)
Le sous-marin pêcheur „Bou-Korn“ et les accidents de sous-marins du XVIII siècle à nos jours. (A.Ma. vom 29.11.03.)
Torpedoes and submarines. (A.N.G. vom 28.11.03.)
The torpedo menace! Ought we to meet it? (N.M.R. vom 3.12.03.)
Börresens Torpedovirator. (M.S., 1904, Nr. 1.)
Die Torpedowaffe auf Schlachtschiffen. (U., Jahrg. 6, Nr. 12.)

Küstenverteidigung, Landungen.

The future of coast defence. By Lieuten. W. A. Moore. (U.S.M., Dezember 1903.)

Maritime und militärische Fragen.

Kommandoplasten å torpedbåtar. (T.i.S., 1903, No. 5.)
Kommandoplaster och kommunikationsanordningar å våra fartyg. (Ebenda.)
The collision in the Channel fleet. (N.M.R. vom 19.11.03.)
Manoeuvres navales de la flotte austro-hongroise. (A.Ma. vom 22.11.03.)
Der Seekrieg. (U., Jahrg. 6, Nr. 9.)
The battleship of to-day and to-morrow. (N.M.R. vom 26.11., 3.12., 17.12.03.)
The lessons of the naval manoeuvres. (Ebenda.)
The naval manoeuvres: umpire's report. (Ebenda.)
Naval manoeuvres. (Eg. vom 27.11.03.)
The Royal naval reserve. By Commander W. F. Caborne. (J.U.S.I., Nov. 1903.)
The Chinese army. (Ebenda.)
The defence of our naval fortresses. By Captain A. J. Morse. (U.S.M., Dez. 1903.)
Von der österreichischen Flotte. (U., Jahrg. 6, Nr. 10.)
Big or little battleships. (N.M.R. vom 3.12.03.)
The umpire's report. (A.N.G. vom 5.12.03.)
Den russiske østersøflaades materiel. Den russiske marines organisation. (T.f.S., Dezember 1903.)
Die amerikanische Armee. (A.B., 1903, Nr. 48, 49.)
Das Marine-Ingenieurkorps und die „Marine-Rundschau“. Von Marine-Chefingenieur a. D. Flügger. (M.u.K., 1903, Nr. 23.)
Auslandsflotte oder drittes Doppelgeschwader? (D.F., 1903, Nr. 12.)
Die Verminderung der französischen Wehrkraft. (N.M.B. vom 5.12.03.)
Stand der Entwickelung der italienischen Marine. (I.R.A.F., Dezember 1903.)
Von der englischen Flotte. (U., Jahrg. 6, Nr. 11.)
Revised pay and promotion. (N.M.R. vom 10.12.03.)
Essai sur la situation présente du corps des officiers de marine. (Y., No. 1344 vom 12.12.03:)
The state of the French navy. (A.N.G. vom 12.12.03.)
The canteen question. (A.N.J. vom 28.11.03.)
Die Ausbildung zum Seeoffizier. (M.S., 1904, Nr. 1.)
Die Bedeutung der Hilfsflotten für den Seekrieg. (Ebenda.)

Unsere Marine. (N. M. B., Nr. 24 vom 12. 12. 03.)
Retirement of naval officers. (N. M. R. vom 17. 12. 03.)
La guerre hispano-américaine aux Philippines du 21 avril au 16 août 1898. (R. M., November 1903.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Eine deutsche Auslandsflotte. (U., Jahrg. 6, Nr. 8.)
Naval progress in Germany. (A. N. G. vom 21. 11. 03.)
Le budget de 1904 et les pointes d'appuis de la flotte. (Y., No. 1341 vom 21. 11. 03.)
Sea power and the nations. The United States and Japan. (N. M. R. vom 19. 11. 03.)
Le budget de la marine à la chambre. Le rapport de M. Messimy. (Y., No. 1342 vom 28. 11. 03)
The French naval programme of 1900—1906. (J. U. S. I., November 1903; N. M. R. vom 17. 12. 03.)
The naval policy of Canada. (U. S. M., Dezember 1903.)
La marine à la chambre. La discussion générale du budget. (Y., No. 1343 vom 5. 12. 03.)
Naval procedure in England and America. (Eg. vom 4. 12. 03.)
Navy estimates of France for 1904. (N. M. R. vom 10. 12. 03; E. vom 17. 12. 03; M. S., 1904, No. 1.)
National defence and falling revenue. (N. M. R. vom 10. 12. 03.)
How to increase naval efficiency. (A. N. J. vom 28. 11. 03.)
La situation militaire et maritime en Extrême-Orient. Russie, Japon, États-Unis. (M. F., November 1903.)
Nos constructions neuves. État d'avancement du programme de 1900. (Ebenda.)

Bildungswesen.

Dienst- und Lehrordnung der militärtechnischen Akademie. (M. W., 1903, Nr. 134.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Panama and its prospects. (E. vom 20. 11. 03.)
Panama. (A. Ma. vom 22. 11. 03.)
Shipyards for wood construction. (N. G. vom 12. 11. 03.)
La séparation de Panama. (Q. vom 1. 12. 03.)
Hundred ton naval floating crane. (S. A. vom 28. 11. 03.)
Der Teltowkanal und seine Bedeutung für Industrie und Schiffahrt. Von E. Misch. (S., Jahrg. 5, Nr. 5.)
Eine französische Werft. Société anonyme des forges et chantiers de la méditerranée. (U., Jahrg. 6, Nr. 11.)
Die neue Werft der Aktiengesellschaft „Weser“ in Bremen-Gröpelingen. (U., Jahrg. 6, Nr. 12.)
Damming the Thames. (E. vom 11. 12. 03.)

Sanitätswesen.

Über die Verhütung und Behandlung des Schwarzwasserfiebers. Von Dr. A. Plehn in Kamerun. (S. T. H., 1903, Nr. 12.)
Bericht über die Gewinnung von Schutzpockenlymphe und Pockenbekämpfung in Togo. Von Dr. Külz in Klein-Popo. (Ebenda.)
New Roentgen ray apparatus. (S. A. Suppl. vom 5. 12. 03.)
L'hygiène à bord des navires de commerce. (M. F., November 1903.)

Rechtsfragen.

Ist die Kaiserliche Verordnung vom 18. Oktober 1903 rechtsgültig? Von Dr. P. Ehlers. (H., 1903, Nr. 51.)
Das Recht der Seekabel in Kriegszeiten. (M. W., 1903, Nr. 135, 136, 137.)

Koloniale Fragen.

Deux opinions anglaises sur la question du Maroc. (Q. vom 15.11.03.)
Koloniale Bestrebungen fremder Völker. (D. K. Z., 1903, Nr. 48.)
Erschließungsarbeiten im Konzessionsgebiete der Gesellschaft Nordwest-Kamerun. (Ebenda.)
Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten. (D. K., 1903, Nr. 23, 24.)
Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten. (Ebenda.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Le yacht anglais „Suzette“ de la classe des 19—24 pieds de la Clyde. (Y., No. 1342 vom 28.11.03.)
La coupe Lysistrata pour les yachts à vapeur. (Y., No. 1343 vom 5.12.03.)
Modèle yacht-club. (Y., No. 1344 vom 12.12.03.)

Geschichtliches.

Örlogsskippet „Amarant“. En Studie af J. Hägg och A. Zettersten. (T. i. S., 1903, No. 5.)
Log of H. M. S. „Minotaur“ at the Nile. (U. S. M., Dezember 1903.)
The Turks in the Channel. (Ebenda.)
L'histoire des nos escadres d'évolution. (A. Ma. vom 6.12.03.)
Nelson. Part III. By Admiral Sir E. R. Fremantle. (N. L. J., Dezember 1903.)
Kolumbus und die Entdeckungen der Normannen in Nordamerika. (M. S., 1904, Nr. 1.)
La blocus de Brest 1803—1805. (R. M., November 1903.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Fortschritte und Neuerungen auf den Gebieten der Telegraphie und Telephonie. (E. A., 1903, Nr. 94.)
Nickel steel. By A. L. Colby. (N. G. vom 12.11.03.)
Die elektrischen Schnellbahnfahrten auf der Militärbahn Marienfelde—Zossen. (E. A., 1903, Nr. 95, 96.)
Stein- und Preßkohlenlager und -Ladungen und ihre Behandlung an Bord. (H., 1903, Nr. 48, 49.)
Das Zerfressen der kupfernen Rohrleitungen auf Schiffen. (A. S. Z., 1903, Nr. 138.)
Das zweite deutsch-atlantische Kabel und der Doppelschrauben-Kabeldampfer „Stephan“. (U., Jahrg. 6, Nr. 10.)
Die Elektrizität in der Kriegs- und Handelsmarine und die gegenwärtige Sicherheit ihres Betriebes. Von Schiffbauingenieur E. Ilgenstein. (D. F., 1903, Nr. 12.)
Neuere Vorschläge zur Überwindung hoher Stufen in Schiffahrtskanälen. (G. A. vom 15. 12. 03.)
The Lebaudy airship. (S. A. vom 5.12.03.)

Nautische Fragen.

Die Lösung der Ruderkommando-Frage. (U., Jahrg. 6, Nr. 8.)
Stetige Besetzung der Kommandobrücke. Von Nauticus. (H., 1903, Nr. 47, 48.)
Per la rettifica della deviazione magnetica in mare. (Ri. M., November 1903.)
Ferguson's percentage theodolite. (Eg. vom 4.12.03.)
„Steuerbord oder Backbord.“ Von K. Wolff. (M. u. K., 1903, Nr. 23.)

Das einheitliche Ruderkommando. (D.F., 1903, Nr. 12.)
Die Vermessungstätigkeit der englischen Marine im Jahre 1902. (A.H., 1903, Nr. 12.)
Folgerungen aus den Koßschen Kimmtiefenbeobachtungen zu Verudella. (Ebenda.)
Der Platz für den Regelkompaß. (Ebenda.)
Die Zukunft der Monddistanzen. (H., 1903, Nr. 50.)
Die täglichen Wetterkarten für den Nordatlantischen Ozean. (H., 1903, Nr. 51.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Amerikanische Subventionen. (A.S.Z., 1903, Nr. 135.)
Die Vereinigung der Elbschiffahrtsgesellschaften. (A.S.Z., 1903, Nr. 138.)
The passenger boat service on the Nile. (E. vom 27.11.03.)
The new white star liner „Baltic". (E. vom 27.11.03; Y., No. 1342 vom 28.11.03; T.M. vom 15.12.03.)
Schiffsstatistik. (H., 1903, Nr. 49.)
Über Schiffsballast. (Ebenda.)
Die Lage der Seeleute. III. Von Prof. Dr. E. Francke. (D.F., 1903, Nr. 12.)
Die Welthandelsflotte. (M.S., 1904, Nr. 1.)

Handels- und Verkehrswesen.

Der neue amerikanisch-chinesische Handelsvertrag. (O.L., 1903, Nr. 44.)
Die Pariser Stadtbahn. Von L. Troske. (Z., 1903, Nr. 48, 49, 51.)
Die nördlichste Eisenbahn der Erde. (G.A. vom 1.12.03.)
Transozeanische Postbeförderung. (A.S.Z., 1903, Nr. 142.)
Der unterzeichnete japanisch-chinesische Handelsvertrag. (O.L., 1903, Nr. 45.)
Other ship canals than Panama. (S.A. vom 5.12.03.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

La pêche du hareng en France. (A.Ma. vom 22.11.03.)
Le „Victory" au dock de Portsmouth, après sa collision avec le „Neptune". (A.Ma. vom 6.12.03.)

Verschiedenes.

La doctrine de Monroe. (Q. vom 15.11.03.)
Monatsübersicht über die Beförderungsverhältnisse der Armee und Marine. (D.O., 1903, Nr. 49.)
Die Gesellschaft „Seemannshaus für Unteroffiziere und Mannschaften der Kaiserlichen Marine". Von Wirkl. Geh. Admiralitätsrat Harms. (D.F., 1903, Nr. 12.)
Naming the vessels of the navy. (S.A. vom 28.11.03.)

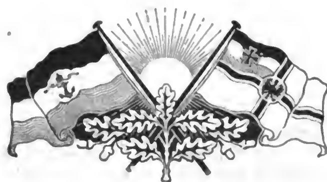


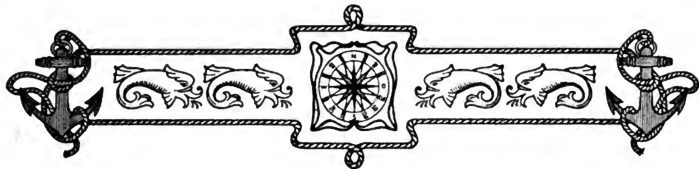
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annaes do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
E. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J.U.S.A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. u. K. = Meer und Küste.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
St. W. = Der Stein der Weisen.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
V. R. T. G. = Vereinsjournal d. russischen technischen Gesellschaft.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68–71.





England und die Seeherrschaft im Mittelmeer.

Von Kapitänleutnant Boy-Ed.

1. Dislokation im Frieden.

Die Dislokation der Streitkräfte im Frieden erlaubt, bis zu einem gewissen Grade Vermutungen anzustellen und Schlüsse zu ziehen, wo der einzelne Staat seine Interessen für wichtig hält, wo er verteidigen, wo er gegebenenfalls angreifen will.

Die Friedensdislokation muß schon den allgemeinen Ansichten über die Kriegsverwendung entsprechen, wenn man nicht gleich zu Beginn der Operationen seine besten Kräfte bei der Bewältigung des Raumes vergeuden will.

Zwei der auffälligsten Konzentrationen von maritimen Kampfkräften der heutigen Zeit sind die Stationierung fast der gesamten russischen Ostseeflotte im nordwestlichen Stillen Ozean und des mächtigsten der englischen Geschwader im Mittelmeer. Während bei der Betrachtung der russischen Flottenstationierung das Urteil der politisierenden und Strategie treibenden Welt je nach der Nationalität des Kritikers in Besorgnis oder rückhaltlose Anerkennung ausklingt, hat die Stationierung des 29 Schiffe starken englischen Geschwaders im Mittelmeer wenigstens in England selbst nicht diese übereinstimmende schmeichelhafte Beurteilung erfahren. Sie wird heute von dem einen englischen Militärschriftsteller ebenso freudig begrüßt, wie sie morgen von einem anderen als unklug und überflüssig bezeichnet wird.

Da, wenn auch nur vereinzelt, sogar aktive englische Seeoffiziere ihre Stimme zugunsten einer Aufgabe des Mittelmeeres zum mindesten für den Kriegsfall erheben erscheint es bei diesem pro und contra bezüglich der Daseinsberechtigung des englischen Mittelmeergeschwaders lehrreich, zu versuchen, festzustellen, ob und welches Interesse England an der Seeherrschaft im Mittelmeer hat und mit welchen Mitteln es sich dieselbe zu sichern sucht.

2. Die Mittelmeerflotte ein wichtiges Mittel der englischen Politik im Frieden.

Wenn die Friedensdislokation der Streitkräfte eines Landes die Verwendung für den Krieg vorbereiten soll, so besitzt sie damit immer eine weitere Eigenschaft, nämlich diejenige, dem Staate, gegen den die Aufstellung der Truppen oder Schiffe erfolgt, zu drohen. Die Aufstellung und nach Umständen die Verschiebung der Streitkräfte haben im Verein mit der Stärke letzterer zahlreiche latente Kriege ermöglicht, deren Wirkungen und Folgen so häufig viel nachhaltiger und tiefer eingreifend waren als diejenigen manches blutigen, wirklichen Feldzuges. Welche außerordentlichen, oft glänzenden Erfolge verdankt nicht England jener geräuschlosen Tätigkeit seiner überlegenen Flotte, für welche die Direktiven von der Admiralität nur zu oft unter der friedlichen Devise: „Die Flagge zeigen" gegeben wurden! Die politische und Seekriegsgeschichte lehrt, wie gerade das Mittelmeer für England immer das Gebiet gewesen ist, in welchem es durch die bloße Anwesenheit seiner „fleet in being des Friedens" diplomatische und kommerzielle Erfolge errungen hat. „Qui prior tempore potior est jure" und „possession is nine points of law" haben sich auch hier zu zwei englischen Grundsätzen ausgebildet.

Während weiter unten Gelegenheit sich bietet, die heutigen mittelmeerischen Handelsinteressen Englands zu besprechen, kann es nicht Aufgabe dieser Betrachtung sein, sich auf dem Gebiet höherer Politik zu versuchen und nachzuweisen, daß auch heute wie zu den Zeiten der Admirale Matthews (1742 Genua, 1744 Rom), Nelson, Stopford (1840 Neapel) und Parker (1850 Piräus) England große politische Interessen im Mittelmeer besitzt. Daß Konstantinopel im Jahre 1877 nicht von russischen Truppen besetzt wurde, war die Folge der durch die damals in der Besikabai ankernde englische Mittelmeerflotte ausgeübten Drohung, wie auch in demselben Jahre die bloße Ankündigung des Erscheinens englischer Kriegsschiffe im Piräus genügte, um die Griechen an dem beabsichtigten Einmarsch in Thessalien zu hindern. Wenn auch aus der einen orientalischen Frage jetzt deren mehrere geworden sind und die gewichtigsten von ihnen weit östlich vom Mittelmeer liegen, so bleiben doch Konstantinopel und die Dardanellen politische Werte von außerordentlicher Bedeutung für die Großmacht Großbritannien

Die englische Diplomatie und die englische Seestrategie reichen sich aber aus einem weiteren Grunde im Mittelmeer schon in Friedenszeiten die Hände, und zwar um der Bündnispolitik willen. Man beginnt immer mehr in England einzusehen, daß die Flotte allein einen Krieg für Großbritannien nicht beenden kann, es vielmehr der Mitwirkung des Heeres für die Lösung dieser Aufgabe bedarf. Selbst wenn die Versuche der englischen Regierung, das stehende Heer und seine Reserven zu vermehren, beim Parlament auf fruchtbareren Boden gefallen wären, könnte England vorerst einen Krieg mit einer großen Landmacht ohne heerkräftige Bundesgenossen nicht zu Ende führen. Es muß sich deshalb bündnisfähig machen, und diese Bündnisfähigkeit erwirbt und erhält sich England in erster Linie im Mittelmeer. Das ist in der Lage dieses Wasserbeckens und der Bedeutung der es umsäumenden Länder begründet. Hier wurzeln die Institutionen des Drei- und Zweibundes, und wenn auch ihre Schaffung das Werben um Großbritanniens Bundesgenossenschaft hat bedeutungs-

loser werden lassen, so bleibt doch die englische Mittelmeerflotte ein zu großer Machtfaktor, als daß in kritischen Momenten die Wucht ihrer Anwesenheit ohne Eindruck auf die wägende Politik bleiben könnte.

3. Die Notwendigkeit der Erkämpfung der Seeherrschaft im Mittelmeer für England im Kriege.

Die Wichtigkeit einer englischen Flotte im Mittelmeer für die Durchführung englischer Politik wird im Kriege zur Notwendigkeit. Die Existenz Englands steht und fällt mit seiner Seemacht, dem Lebensblut seiner Bevölkerung, und diese Seemacht ist im Kriege ohne Seeherrschaft nicht denkbar. Um sie zu erringen, müssen die Flotten des Feindes mit Ausbruch des Krieges aufgesucht und eingeschlossen oder vernichtet werden. Im Falle eines Krieges mit Frankreich z. B. ist die sofortige Vernichtung oder Einschließung der Toulon-Flotte durch englische Schiffe eine dringende Maßnahme und weit wichtiger als der Kampf mit dem Nordgeschwader, weil Frankreich in wohl überlegter Seestrategie seine Hauptmacht im Mittelmeer vereinigt hält.

Englands Grenzen liegen im Kriege an den Küsten seines Feindes, darauf beruht die Naval defence und mit ihr die Sicherheit der britischen Inseln und Verkehrswege. England ist trotz des offensiven Charakters seiner Defensive doch immer der Verteidiger, es muß den Kriegsschauplatz dort annehmen, wo ihm der Angreifer ihn aufdrängt. Wenn man berücksichtigt, daß die meisten Kriege des letzten Jahrhunderts ohne Kriegserklärung begonnen haben, daß nirgends mehr als im Kriege Zeit einen außerordentlichen Wert hat, so erscheint das Erringen der Seeherrschaft im Mittelmeer nur durch die dauernde Stationierung einer starken, mit Eröffnung der ersten Feindseligkeiten schlagbereiten englischen Flotte in diesem Gewässer möglich.

Von einem Gegner der Besetzung des Mittelmeeres durch England ist gesagt, man könne die französische Toulon-Flotte auch bei Gibraltar abfangen! Ist das aber nicht mindestens ebenso schwierig, und geht nicht mit einer Blockierung der Gibraltarstraße anstatt der französischen Kriegshäfen der ganze offensive Charakter der Blockade verloren? Warum soll sich die französische Flotte zum Schlagen stellen, wenn man Frankreichs Küste und die seiner nordafrikanischen Kolonien in Ruhe läßt, wenn sein Mittelmeerhandel ungestört fortgeht und die Verbindung mit Afrika gesichert ist?

Es würde reizen, zu zeigen, daß in mehr Kriegsfällen als nur demjenigen mit Frankreich die Erringung der Seeherrschaft im Mittelmeer für England eine conditio sine qua non für die Sicherheit des Inselreiches und für das Wehrlosmachen seines Gegners ist, wenn nicht bei dieser Materie die Ausführlichkeit die Gefahr der Unklarheit in sich trüge. Nur darauf soll noch allgemein hingewiesen werden, daß das beherrschte und mit Stützpunkten ersten Ranges ausgerüstete Mittelmeer für Großbritannien in vielen kriegerischen Verwickelungen auch eine weit bessere Basis sein wird als die heimatlichen, für bestimmte Unternehmungen zu weit rückwärts liegenden Küsten.

4. Die Notwendigkeit der Erhaltung und Ausnutzung der Seeherrschaft im Mittelmeer für England.

a. Der Weg nach Indien durch das Mittelmeer im Kriege.

Damit ist übergeleitet zu der Notwendigkeit der Erhaltung und Ausnutzung der Seeherrschaft für England im Mittelmeer, als deren wichtigste Aufgabe das Offenhalten des militärischen Verbindungsweges zwischen Indien und dem Mutterlande bezeichnet werden muß. Bei einem für das britische Weltreich so gefährlichen und oft schon drohend gewesenen Angriff Rußlands gegen Vorderindien gewinnt der Umstand, daß der kürzeste Weg zu dem indischen Reich durch das Mittelmeer führt, die allergrößte Bedeutung. Auch ohne daß man den Satz: „Entfernung ist Widerstand" für alle Fälle als völlig einwandfrei gelten läßt, erscheint es offenbar, daß England bei seinen geringen Landtruppen sich gegen jede Seemeile Entfernungsvergrößerung zwischen England, Ägypten und Indien ängstlich verwahren muß, wenn anders Truppendislokationen, Nachschübe usw. im Kriege mit genügender Schnelligkeit ausführbar bleiben sollen. Englische Gegner der Benutzung der Suezkanalroute nach Indien im Kriegsfall führen an, daß eine Sperrung des Kanals trotz sorgsamster Bewachung der Kanalufer und der durchfahrenden Schiffe mit Hilfe einiger Pfund Dynamit seitens eines Feindes durchführbar sein würde. Man geht in Beantwortung dieses Einwurfes mit der Behauptung schwerlich zu weit, daß die Suezroute auch trotz einer eventuellen längeren Sperrung ihren außerordentlichen Wert behält, solange nur Ägypten, welches nach Mahan dank seinen natürlichen Bedingungen das strategische Zentrum der Hochstraße nach Indien immer bleiben wird, unter englischer Kontrolle steht. Wenn schon vom Jahre 1840 ab bis zur Eröffnung des Suezkanals die englische P. a. O.-Dampfschiffahrtsgesellschaft es für vorteilhaft hielt, Post und Passagiere nach Alexandrien und von dort über die Landenge nach Suez zu befördern, um sie am Roten Meer für die Weiterfahrt nach Osten einzuschiffen, werden sich heute einer gleichen Maßnahme bei Truppentransporten nicht die geringsten Gegengründe bieten.

Auch der Artikel V der Konstantinopeler Konvention von 1888 über die Benutzung des Suezkanals trägt der Wahrscheinlichkeit einer derartigen Form des Transportes Rechnung, wenn er bestimmt, daß im Fall einer zufälligen Sperrung („Empêchement accidentel") des Kanals, Kriegführende in den Endhäfen Mannschaften nur „in Gruppen" von nicht über 1000 Mann aus- bezw. einschiffen dürfen.

Ohne Seeherrschaft im Mittelmeer wird aber England Ägypten bedroht sehen, und es muß der Vorschlag eines Laird Clowes, des eifrigsten Verfechters für das Aufgeben des Mittelmeeres eigentümlich anmuten, wenn er Ägypten von Indien her durch Aden (über Suakim) gestützt wissen will. Von Toulon bis Alexandrien sind es wenig über 1400, von Odessa bis ebendahin nur 1070 Seemeilen, während der vielleicht eines Tages vom Persischen Meerbusen her auch noch bedrohte Seeweg Bombay—Suez 2968 Seemeilen beträgt. Frankreich und Rußland im Kriege mit England schöpfen aus einem an Landtruppen schier unerschöpflichen Reservoir, England dagegen soll Truppen aus einem Reiche nehmen, welches im Norden von seinem gefährlichsten Gegner zur selben Zeit angegriffen werden kann und dessen einheimische Truppen unsicher, dessen europäische der Zahl nach völlig unzulänglich sind!

Trotz des vom rein seemännischen Standpunkte aus guten Gelingens hat zudem die Expedition indischer Truppen im Jahre 1878 ins Mittelmeer klar gezeigt, mit welch außerordentlichen Schwierigkeiten die Beförderung eines größeren indischen Truppenkörpers über See verknüpft ist. Ägypten nur von Indien aus zu halten, ohne die Seeherrschaft im Mittelmeer zu besitzen, ist unmöglich. Nur die Gewißheit, vom Auslaufen aus Toulon oder den Dardanellen bis nach Ägypten hin auf überlegene englische Kriegsschiffe zu stoßen, wird französische und russische Transportflotten am Inseegehen hindern. Die Schicksale des französischen Expeditionskorps in Ägypten in den Jahren 1798 bis 1801 werden sich ungeachtet aller heute möglichen indischen Hilfe bei einer englischen Armee wiederholen, deren Verbindung über das Mittelmeer mit dem Mutterlande unterbrochen ist. Es sollen an dieser Stelle die neuerlichen Bestrebungen der englischen Regierung sowohl, wie die einzelner Fachorgane, eine Verstärkung der außerheimischen Garnisonen, insbesondere Südafrikas, herbeizuführen, nicht übersehen werden. Man will danach Indien, dessen weiße Landtruppen zu vermehren der ungünstigen Gesundheitsverhältnisse des Landes wegen nicht für ratsam gehalten wird, von Südafrika aus stützen, weil die Etappenstraße um das Kap der guten Hoffnung im Kriege *sicherer* gehalten werden könnte, als diejenige durch das Mittelmeer und den Suezkanal. Unterstützt wird diese Begründung von der Ansicht, daß in einem Zukunftskriege Englands nicht nur die britischen Inseln, sondern die ganze Welt als englische Basis in Frage komme, daß England andere Nationen nur in von außereuropäischen Gewässern bespülten Ländern in Ausnutzung der durch seine überlegene Flotte gesicherten Beweglichkeit seiner Landstreitkräfte mit Erfolg würde bekriegen können. Ein anscheinend militärischer Mitarbeiter der „Mail“ (21. Januar 1903) hat in Betätigung dieses Gedankens die „military front of the British Empire“ in eine Linie gelegt, die schräg von Südafrika über den Indischen Ozean gehend, Vorder- und Hinterindien schneidet und schließlich in Kamtschatka endet. Er sieht nach politischer Begründung der Lage dieser Front den Vorteil derselben in erster Reihe darin, daß sie von den drei als Hauptkonzentrationslager für die englische Armee hierbei vorgeschlagenen Standorten Canada, Südafrika und Australien in 14 Tagen zu erreichen wäre. Wir nehmen hier von einer Kritik der Berechtigung gerade dieser Linie ebenso wie von einer Nachrechnung der vom „Mail“-Korrespondenten zu seiner Beweisführung angegebenen Entfernungen Abstand, glauben aber, daß für diesen Plan wie für die oben allgemein gekennzeichneten Bestrebungen der englischen Regierung bezüglich der Verteilung der Landstreitkräfte des britischen Weltreiches das Können nicht annähernd im Verhältnis zum Wollen steht. Die Schwierigkeit der Rekrutierung der englischen Armee, die Unmöglichkeit dauernder, weitgehender Entblößung der britischen Inseln von Landtruppen aus Rücksicht auf die Psyche der englischen Bevölkerung und die vielseitige Scheu vor einer weiteren Erhöhung des schon so enormen englischen Kriegsbudgets werden auf absehbare Zeiten dem Inselreich die Eigenschaft des Mittel- und Ausgangspunktes für die britischen Kampfmittel erhalten.

Die Besprechung des kürzesten Weges nach Indien mag mit einer Erwähnung der Bagdadbahn abschließen, deren strategische Bedeutung mit Rücksicht auf die Politik zur Zeit noch zu hypothetisch ist, als daß sich bestimmte Beziehungen derselben zur

englischen Mittelmeerflotte herleiten ließen. Die Ablehnung der von englischen Kapitalisten geforderten Garantien für die Bahn durch die britische Regierung vermag einen Anhalt für die bisherige Einschätzung der Bahn im englischen Kalkül zu geben

Nicht aber nur schneller Truppenverschiebungen wegen muß sich England den Weg durch das Mittelmeer stets gangbar erhalten, sondern gerade die Ereignisse der letzten Jahre haben gezeigt, von welch außerordentlichem Wert die Suezroute auch für die britischen Kriegsschiffe ist. Wie dauernd schon im Frieden, wird viel wahrscheinlicher noch bei vielen Kriegslagen sich das Bedürfnis für England ergeben, Veränderungen in der Stärke seiner schwimmenden Streitkräfte in den asiatischen Gewässern vorzunehmen. Das englische Mittelmeergeschwader hat sich bisher noch immer als das „Muttergeschwader" des ostasiatischen erwiesen, und diese seine in friedlichen Zeiten nur ökonomische Funktion wird zu einer strategischen von eminentester Bedeutung, sobald die Politik zu „ihrem letzten Mittel" greifen muß.

Mit der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des Verbindungsweges mit Indien durch das Mittelmeer ist eng verknüpft der Schutz der englischen Kabel in diesem Meer. In der Begründung des französischen Kabelgesetzentwurfes von 1900 findet sich die Behauptung, „daß England seinen Einfluß in der Welt vielleicht mehr seinen Kabelverbindungen als seiner Marine verdankt", und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Bedeutung der Kabel eine mit jedem Tage steigende ist. Gewiß sind die Stützpunkte um der Flotte willen und nicht die Flotte zum Schutz der Stützpunkte geschaffen, aber man darf trotzdem annehmen, daß Gibraltar, Malta und Ägypten, schon weil sie englische Kabellandestellen sind, nie wieder freiwillig von England aufgegeben werden.

b. Die Anwendung der indirekten Mittel des Seekrieges im Mittelmeer.

Wenn die Sicherung des kürzesten Weges nach Indien allein schon die Notwendigkeit eines starken englischen Mittelmeergeschwaders ergibt, so tritt bei einem Kriege mit Frankreich die Erhaltung und Ausnutzung der Seeherrschaft im Mittelmeer für die Anwendung der indirekten Mittel des Seekrieges in den Vordergrund. Bei einem Kriege mit Frankreich bleiben England, sofern es keine starke europäische Landmacht als Bundesgenossen besitzt, auch heute außer Angriffen auf den Kolonialbesitz seines Gegners nur jene Mittel des Seekrieges für den Versuch, den Feind zum Frieden zu zwingen. Die Absperrung der Zufuhr und die Unterbindung des Handels an der Südküste Frankreichs, wo Marseille als bedeutendster Hafenplatz der Republik gelegen ist, sind ein Teil der hierfür unumgänglichen, wenn auch bei der heutigen militärischen und wirtschaftlichen Lage der beiden Länder keineswegs allein eine folgenschwere Wirkung verbürgenden Maßnahmen. Daß ebenso für einen eventuellen Angriff auf die wertvollsten Kolonien Frankreichs, Algier und Tunis, eine die Beherrschung des Mittelmeeres aufrechterhaltende Flotte für England erstes Erfordernis ist, mag trotz des Charakters einer solchen Unternehmung als Positionskrieg des Zusammenhanges wegen hier mitbetont werden.

c. Schutz des englischen Mittelmeerhandels.

Da nun auch Frankreich seinerseits die indirekten Mittel des Seekrieges gegen England zur Anwendung bringen und aller Wahrscheinlichkeit nach nur die

Differenz der Handelsschädigung die Erzwingung des Friedens bei einem Kriege zwischen diesen beiden Staaten bewirken wird, ist der Schutz des englischen Mittelmeerhandels trotz seines mäßigen Umfanges nicht nur von allergrößtem volkswirtschaftlichen, sondern auch von strategischem Interesse für England. Die exakte zahlenmäßige Zusammenstellung des Wertes der englischen Ein- und Ausfuhr für die letzten Jahre nach und von den Mittelmeerländern stieß auf Schwierigkeiten, weil die Zahlen für Frankreich und Rußland nicht nach Meeren getrennt zu erhalten waren. Nach einem daher nur schätzungsweisen Abzug für den französischen Atlantik- und den russischen Ostseehandel mit England ergibt sich, daß etwa $^1/_7$ des Gesamtwertes von 522 239 000 Pfd. Sterl. (1902) der Einfuhr nach England aus den Mittelmeerländern kommt, während $^1/_{10}$ der insgesamt 348 346 000 Pfd. Sterl. wertenden Ausfuhr von England nach Mittelmeerländern geht. Die Wichtigkeit der Ausfuhr der Mittelmeerländer für England steigt, wenn man berücksichtigt, daß von der Gesamteinfuhr nach Großbritannien im Jahre 1901 42 Prozent oder für 220 000 000 Pfd. Sterl. Nahrungsmittel waren und diese andererseits die Hauptausfuhrartikel nach England aus dem Mittelmeer sind. Aber auch die Industrie des Inselreiches wird das Aufgeben des Mittelmeeres im Kriege nicht vertragen können. Kam doch 1901 $^1/_6$ der Gesamt-Baumwolleinfuhr nach England aus Ägypten und lieferte Italien allein für etwa 334 000 Pfd. Sterl. Flachs an englische Fabriken!

Nun beschränken sich die merkantilen Interessen Großbritanniens im Mittelmeer nicht allein auf den Handel von England nach dem Mittelmeer und umgekehrt, sondern es verdienen der Verkehr englischer Schiffe innerhalb des Mittelmeeres und die Fahrten derselben vom Mittelmeer nach anderen, nicht englischen Ländern weitgehende Berücksichtigung. So zweifellos auch eine unbestrittene englische Seeherrschaft im Mittelmeer den Übergang eines Teiles des neutralen und vor allem des englischen Handels in einem Seekriege Englands auf neutrale Schiffe nicht ganz wird verhindern können, so wahrscheinlich würde auch heute wie im Jahre 1797 das Verlassen des Mittelmeeres durch die englischen Kriegsschiffe das Ende der englischen Handelsschiffahrt in diesem Gewässer bedeuten. Nach einer für das Jahr 1898 gemachten Zusammenstellung würden damit etwa $^3/_4$ hundert englische Dampfergesellschaften, welche etwa 325 Frachtdampfer in regulärer Fahrt im Mittelmeerverkehr beschäftigen eines großen Teiles, vielleicht ihres ganzen Verkehrs beraubt werden. Wie viele Dampfer diese Gesellschaften aber in sogenannter „wilder Fahrt“ außer jenen 325 planmäßigen und wie viele Schiffe von anderen, keine festen Linien durchhaltenden englischen Reedereien im Mittelmeer beschäftigt werden, entzieht sich aus Mangel passenden statistischen Materials bestimmter Beurteilung, sie dürften aber die Zahl der planmäßigen Schiffe weit übertreffen.

d. Die Bedeutung der Suezkanal-Route für den englischen Handel.

So sehr also schon der Wert seines Mittelmeerverkehrs die Notwendigkeit der Wahrung der Seeherrschaft in diesem Gewässer für England darzutun scheint, so unabweisbar wird sie für die Aufrechterhaltung der Suezkanal-Route für den englischen Handel.

Zunächst müßte England, wenn es selbst auf die Suezkanal-Route verzichtet,

den Verkehr im Suezkanal allgemein verbieten oder unmöglich machen, wenn es nicht unermeßlichen Schaden durch den Übergang des größten Teils seines Verkehrs mit Indien, Ostasien und Australien an neutrale Staaten erleiden will. Die unausbleibliche Folge dieser Maßnahmen müssen politische Komplikationen sein, zu denen volkswirtschaftliche und technische Störungen und Schwierigkeiten mit kaum absehbaren Folgen treten würden. Ein so enormer, seit 4 Jahrzehnten in allmählicher Steigerung eingespielter Verkehr, wie er aus den untenstehenden Zahlen für das Jahr 1901 sich für den Suezkanal ergibt, läßt sich ohne die schwersten Schädigungen nicht plötzlich um mehrere Tausend Seemeilen verlegen.

Verkehr im Suezkanal 1901.

Zahl der Schiffe: 3699,	Tonnengehalt netto: 10 823 840,
davon englische:	
2075.	6 252 819.

Mehr als im Frieden wird im Kriege Zeit Geld für den Handel bedeuten, und es können nicht die vielseitigsten wirtschaftlichen Krisen für das am Suezkanalverkehr mit 58 Prozent des Tonnengehalts beteiligte England ausbleiben, wenn z. B. die Reise für einen 10 Seemeilendampfer von London nach Bombay durch Sperrung des Suezkanals um über 22 Tage verlängert wird. Es erhellt hieraus ferner, daß England durch die Sperrung des Kanals zunächst mindestens 3 Wochen von jeder nennenswerten Zufuhr aus dem Indischen und Stillen Ozean abgeschnitten ist, ein Zustand, dessen Wirkung der Vorstellung möglich wird, wenn man sich erinnert, daß während des spanisch-amerikanischen Krieges in Liverpool auf das bloße (übrigens unbegründete) Gerücht von der Wegnahme des amerikanischen Weizenschiffes „Shenandoah“ der Weizenpreis um 15 Prozent stieg. Es ist dabei als erschwerend zu berücksichtigen, daß die indische Erntezeit in die Monate Februar und März fällt und von derjenigen des anderen Hauptlieferanten Englands für Getreide, Nordamerika, nach vorwärts um 6 Monate, nach rückwärts um 3 Monate zeitlich verschieden liegt. Eine so erhebliche Verlängerung des Seetransports werden zudem viele Artikel, unter denen besonders Lebensmittel zu finden sind, ohne Nachteil gar nicht vertragen können.

Die so große Verlängerung der Reisedauer wird ferner die Häufigkeit der Fahrten des einzelnen Dampfers außerordentlich, für Reisen nach Indien z. B. um beinahe die Hälfte heruntersetzen, und es wird die für England so ernste Gefahr des Mangels an genügenden und passenden Schiffsgefäßen um so eher eintreten, als bei einem Kriege Großbritanniens die Segelschiffahrt so gut wie ganz aufhören wird. Dazu kommt, daß ein großer Teil der Dampfer, welche die Suezroute befahren, wenig geeignet, wenn nicht vielfach völlig unbrauchbar für den Verkehr um das Kap der guten Hoffnung ist. Die durchschnittliche Größe der im Jahre 1898 Kapstadt anlaufenden Dampfer betrug 3888 Tonnen, diejenige der den Suezkanal passierenden 2650 Tonnen, und nicht allein dieser Größenunterschied um fast 1/3 ist bezeichnend für die Verschiedenheit der beiden Dampfertyps, sondern die häufige Gelegenheit zum Kohlennehmen auf dem Suezwege hat die Erbauung sehr vieler Dampfer speziell für diesen Dienst ökonomisch erscheinen lassen, deren Bunkerinhalt für die größeren Entfernungen auf der Kaproute gar nicht ausreichen würde. Das Gesetz der Arbeits-

teilung, welches Produktion, Handel und Verkehr der gesamten zivilisierten Welt in alljährlich wachsendem Maße leitet, wird auch auf dem verkehrstechnischen Gebiet der Seefahrt schon zu fühlbar, als daß es bei strategischen Betrachtungen beiseite gesetzt werden könnte.

Die Aufgabe der Suezroute verbietet sich für England aber nicht nur des Schiffsmaterials halber. Es hat sich im südafrikanischen Kriege in Kapstadt die völlige Unfähigkeit dieses Hafenplatzes, einen plötzlich stark gesteigerten Dampferverkehr zu bewältigen, gezeigt, und es sind dort infolge der ungenügenden Lösch- und Ladeeinrichtungen sowie Bekohlungsverhältnisse die empfindlichsten Störungen in der Expedition der englischen Transportdampfer eingetreten. Dabei betrug die Steigerung des Schiffsverkehrs nur etwa $^1/_{15}$ der Steigerung, welche bei Sperrung des Suezkanals im Kapstadtverkehr eintreten wird!

Es scheint deshalb, als ob diejenigen nur mit einem Auge sehen, welche England raten, im Kriege den Suezverkehr zu sperren, um bei dem Mangel aller anderen seefahrenden Nationen an Retablissementshäfen und Kohlenstationen auf der Kaproute, ungestört von feindlichen Kreuzern und nicht gehindert durch fremde Konkurrenz seinen eigenen Handel weiter zu verfolgen. Viel besser täten jene Ratgeber dagegen, ihre Furcht vor den „Toren Pelletans", wie man die das östliche mit dem westlichen Mittelmeer verbindenden Meerengen in übertriebener Einschätzung des Kreuzerkrieges genannt hat, ein wenig einzuschränken. Wie kein befestigter Stützpunkt einen selbständigen Wert in der Seekriegführung hat, verliert auch Biserta trotz seiner hervorragenden strategischen und taktischen Lage die Eigenschaft einer Drohung für die feindlichen Schiffe, sobald die französische Mittelmeerflotte vernichtet ist. Gelegentliche Ausfälle französischer Torpedoboote aus jenem Hafen vermögen dann nicht mehr ernstlich an der Sicherheit britischen Handels und britischer Schiffahrt im Mittelmeer zu rütteln.

5. Die englische Mittelmeerflotte.

Die Erkämpfung und fast mehr noch die Erhaltung der Seeherrschaft im Mittelmeer ist für England nur unter Aufwendung erheblicher Machtmittel möglich. Eine starke Schlachtflotte, zahlreiche Kreuzer und vollwertige Stützpunkte sind die notwendigen Postulate für diese Aufgabe. Daß die englische Regierung und Admiralität das Mittelmeer für ein wahrscheinliches Kriegstheater und die Seeherrschaft im Mittelmeer für Englands unabweisbares Bedürfnis halten, spricht sich unzweideutig in der Stärke und Zusammensetzung des englischen Mittelmeergeschwaders aus. Die Mittelmeerpolitik der Regierung wird dabei von der englischen öffentlichen Meinung, welche mit einem für die Admiralität so angenehmen maritimpolitischen Verständnis ausgerüstet ist, auf das energischste unterstützt, und für die alljährliche weitere Verstärkung der stets aus dem besten und neuesten Schiffsmaterial bestehenden Mittelmeerflotte wird immer Geld vom Parlament zu haben sein. Während vor 10 Jahren noch die französische Mittelmeerflotte der englischen erheblich an Kampfkraft überlegen war, ist es jetzt Maxime in England geworden, schon durch zahlenmäßige Überlegenheit im Mittelmeer über die Flotten seiner möglichen Gegner sich den Erfolg im Kriegsfall zu sichern. Jede Verstärkung des französischen Mittelmeergeschwaders und der

russischen Schwarzen Meer-Flotte wird mit einem Anwachsen des englischen Geschwaders beantwortet, und so zählte letzteres im Sommer 1903 bereits:

14 moderne Linienschiffe 1. Klasse,	3 ungeschützte Kreuzer,
2 Panzerkreuzer,	5 Torpedokanonenboote,
11 geschützte Kreuzer,	28 Torpedobootszerstörer

und eine größere Anzahl von Beischiffen, nachdem der Bestand im Frühjahr 1900:

9 Linienschiffe 1. Klasse,	8 geschützte Kreuzer und
1 Linienschiff 2. Klasse,	8 Torpedobootszerstörer
3 Linienschiffe 3. Klasse,	

erreicht hatte. Man pflegt in England seit des gelegentlich der Mobilisierung der Flotte 1888 abgegebenen Gutachtens einer besonderen Kommission von Admiralen damit zu rechnen, daß immer fünf Linienschiffe nötig sind, um drei feindliche einzuschließen. Da Frankreich allein zur Zeit neun Panzerschiffe und acht Kreuzer im Mittelmeer in Dienst hat, würde sich bei Zugrundelegung jener Annahme ergeben, daß England trotz der außerordentlichen Schiffszahl seiner Mittelmeerflotte in einem eventuellen Kriege mit dem Zweibunde für das Unschädlichmachen der Schwarzen Meer-Flotte Rußlands noch eines besonderen Zuwachses bedarf. Gelegentlich der Faschodakrisis hat die Stationierung des englischen Kanalgeschwaders in Gibraltar der Welt keinen Zweifel darüber gelassen, in welcher Weise einem Ausbrechen der Schwarzen Meer-Flotte entgegengetreten werden soll, und wie in einem solchen Kriegsfall auch heute im Mittelmeer der „two Power Standard“ hergestellt wird.

6. Die englischen Stützpunkte im Mittelmeer.

Um seinem vor so schwierige Aufgaben gestellten, in 1000 Seemeilen Entfernung von der Heimat operierenden Geschwader leistungsfähige und günstig gelegene Stützpunkte zu schaffen, hat England dank dem so glänzenden, politisch-geographischen Vorausblick seiner Staatsmänner und Flottenführer schon vor zwei Jahrhunderten das vielumstrittene Gibraltar, vor etwa 100 Jahren das noch wichtigere Malta besetzt und besitzt ferner seit 1878 in Cypern und seit 1882 in Ägypten weitere Ausgangspunkte für seine schwimmende Mittelmeermacht.

a. Gibraltar.

Fast mehr noch als in den historischen Seekriegen zwischen Frankreich und England wird jetzt in der englischen Presse und im Parlament um Gibraltar gestritten. So über jeden Zweifel erhaben der außerordentliche Vorzug seiner strategischen Lage ist, so offenbar sind auch die taktischen Schwächen dieses Stützpunktes. Der „Dorn im Fuße Spaniens“ hat seine frühere Uneinnehmbarkeit mit Verbesserung der Artillerie verloren. Spanien kann nach Aufstellung einiger weittragender, gut gedeckter Geschütze auf den Gibraltar umgebenden Höhen aus einer Entfernung von 6500 bis 8800 m die gesamten Dockanlagen, Kohlenhulks und Schiffe, welche sich zum Retablissement dorthin zurückgezogen haben, zusammenschießen. Da die von der englischen Admiralität angestellten Untersuchungen über die Möglichkeit der Verlegung all dieser empfindlichen Einrichtungen nach der Ostseite des Felsens ergeben haben, daß auch hier nur für einen kleinen Teil der möglichen Anlagen Feuerdeckung gegen

die spanischen Höhen erreichbar ist, scheint die Neutralität Spaniens Bedingung für England zu sein. Sollte England aber vorziehen, sich dem Wankelmut der Politik nicht auszusetzen, so ist die Besetzung der Gibraltar beherrschenden Höhen eine unabweisbare Maßnahme für die Ausnutzung des Felsens. Für ein solches Unternehmen reichen indes die 5490 Mann Besatzungstruppen, über welche zur Zeit der Gouverneur Gibraltars verfügt, nicht aus und es scheint nicht übertrieben, wenn von einer militärischen Seite 30000 Mann für die Erhaltung Gibraltars in einem Kriege gefordert werden. Aber auch diese 30000 Mann werden schwerlich imstande sein, einem ganzen Spanien Widerstand zu leisten, und die Vermutung dürfte deshalb nicht unberechtigt sein, daß Gibraltar nötigenfalls über Portugal hinweg verteidigt wird. Es erscheint nicht unmöglich, daß sich in einem englischen Zukunftskriege, welcher Spanien in Mitleidenschaft zieht, dasselbe grandiose Zusammenarbeiten von Land- und Seekrieg wiederholt, welches die Jahre 1808 und 1809 sich haben auf der Iberischen Halbinsel abspielen sehen. Die strategischen und politischen Bedingungen sind für eine derartige Entwickelung der Dinge heute so günstig wie damals.

Gibraltar ist ein vorzügliches Beispiel, wie die physikalische Beschaffenheit einer geographischen Position an sich keine immer gleichbleibende Verwendbarkeit besitzt und wie hier, wo alle politischen und strategischen Bedingungen gleich oder ähnlich blieben, die Geschützfabriken von Trubia und Krupp einen jahrhundertelang uneinnehmbar gewesenen Stützpunkt erheblich umwerteten.

Es bleibt die Frage zu erörtern: „Läßt sich Gibraltar im Kriegsfall, sonderlich mit einer Mittelmeermacht, für England entbehren?“

Ohne Ersatz gewiß nicht, und dieser Ersatz wird immer nur unvollkommen sein, weil ihm zum mindesten die großartigen Dockanlagen Gibraltars, welche England so ungeheure Summen gekostet haben, fehlen würden. Wenn man von Ceuta, welches dieselbe taktisch ungünstige Lage zum Hinterland hat wie Gibraltar und welches auch spanisch ist, absieht, bleiben immer unter Berücksichtigung der politischen Konstellation, Lissabon und bei der besonderen Voraussetzung eines Krieges mit Frankreich Menorca. Während Lissabon in einem Mittelmeerkriege nicht viel mehr als eine Etappe sein wird, der allerdings beschränkte Dockgelegenheit, auch einen Wert als Retablissementshafen zu geben geeignet ist, muß in Anbetracht der einer Besetzung Korsikas entgegenstehenden Schwierigkeiten und Nachteile sowie unter der Annahme, daß auch Sardinien nicht zur Verfügung steht, die Besetzung Menorcas für England bei Verlust oder Unhaltbarkeit Gibraltars in einem Kriege gegen Frankreich zwingende Notwendigkeit sein, wie auch die genannte Insel neben Gibraltar für Unternehmungen gegen die Republik eine kaum zu entbehrende Operationsbasis ist. Zwar haben Dampf und Telegraph das Verhältnis Entfernung—Zeit völlig geändert, trotzdem aber dürften heute Blockaden durch die Kohlenschwierigkeiten und durch Vermehrung der Angriffswaffen erheblich mehr erschwert werden, als sie es zur Zeit Jervis' und Nelsons durch die Abhängigkeit von Wind und Wetter wurden. Es erscheint deshalb eine längere Bewachung der französischen Küste allein mit Gibraltar oder Malta als Stützpunkt außerordentlich anstrengend und nur bei sehr großem Kräfteüberschuß auf englischer Seite möglich. Daß die Besetzung und Behauptung Menorcas mit seinem

vorzüglichen Hafen Port Mahon einem im Mittelmeer herrschenden England bei der Ohnmacht Spaniens zur See wenig Schwierigkeiten machen wird, bedarf wohl kaum eines besonderen Beweises.

b. Malta.

Der zweite Stützpunkt auf dem Wege nach Osten ist Malta, dessen strategische Lage fast im Mittelpunkt des Mittelmeeres und dicht bei dem durch Kap Bon, Sizilien und Italien gebildeten Defilee, diese Insel bei ihren vorzüglichen Hafenverhältnissen und großen Retablissementsmitteln zu einem außerordentlich wertvollen und für die Unternehmungen in der Levante unentbehrlichen Stützpunkt der englischen Mittelmeerflotte macht. Seit der Zeit der Phönizier von den seefahrenden Völkern des Mittelmeeres umworben, von Napoleon besonders als unschätzbar gepriesen, ist deshalb Malta von Großbritannien durch Anlage starker Befestigungen, Anhäufung von Kohlen und Proviant, Erbauung mehrerer Docks und Stationierung einer starken Garnison (zur Zeit 11 200 Mann) zu einer fast uneinnehmbaren Basis gemacht worden.

c. Cypern.

Ganz im Gegensatz zu der einmütigen Werteinschätzung Maltas steht die Bewertung von Cypern, und man hat sich von jeher über die Bedeutung dieser Insel, welche England an Stelle des von vielen sehr entbehrten Korfu in einem Sondervertrage mit der Türkei sich zu sichern verstanden hat, heftig gestritten. Solange die englische Regierung keine Aufwendungen für die Insel machte, um aus ihr einen wirklichen Stützpunkt zu schaffen, solange hatten zweifellos diejenigen Recht, welche behaupteten, ohne Hafen, ohne Befestigungen, ohne Hilfsmittel sei Cypern dank der Unvorteilhaftigkeit des Vertrages mit der Türkei nur eine pekuniäre Last für England. Dieses mußte für die durch türkische Mißwirtschaft verkommene, einst bei blühender Landwirtschaft und ertragreichem Kupferabbau so reiche Insel der Türkei alljährlich 96 000 Pfd. Sterl. zahlen, ohne einen ersichtlichen Vorteil davon zu haben. Es hätte, wenn befreundet mit der Türkei, die Insel im Bedarfsfall ohne Verpflichtungen benutzen können, wenn verfeindet, die Besitznahme im Kriegsfalle jeden Augenblick ohne Schwierigkeiten bewirken können.

Mit dem kürzlich vom englischen Parlament unter Bereitstellung von 6 Mill. Mark genehmigten Ausbau des an der Südostküste liegenden Hafens von Famagusta ist die Werteinschätzung Cyperns in ein anderes Stadium getreten.

Der Wert Cyperns für England liegt nach zwei Richtungen; es kann einmal als Stützpunkt für eine an der Levante, sei es gegen Alexandrien, den Suezkanal oder die syrische Küste operierende Flotte dienen, wie es zum zweiten bei seiner Lage in 140 Seemeilen Entfernung gegenüber dem Eisenbahnhafen Alexandrette als Vorpostenstellung für Unternehmungen von englischen Heeresteilen gegen das Euphrattal vorzüglich geeignet ist. Schließlich erscheint es nicht ausgeschlossen, daß Cypern auch gegen die russische Schwarze Meer-Flotte große Bedeutung bekommt, wenn bei der Unstetigkeit des französischen Schiffbauprogramms und der Neigung Frankreichs, sich auf den Kreuzerkrieg zu beschränken, Rußland einst auch im Mittelmeer die Seele des Zweibundes werden sollte. Die an Größe beständig zunehmende Schlachtflotte Rußlands im Schwarzen Meer würde dann den Ort der Entscheidung über die See-

herrschaft im Mittelmeer in seinen östlichen Teil verlegen, weil England eilen muß, die Seele zu töten, um dann auch mühelos die Glieder seines Feindes abzuschlagen.

Nach Sir Samuel Baker, wohl dem besten Kenner Cyperns, kann aus der Insel bei gründlicher, sorgsamer Bewirtschaftung ein vorzügliches Ackerbau-, Gemüse- und Weinbauland mit reicher Viehzucht gemacht werden, so daß erschöpfte englische Schiffe hier einst mehr finden dürften, als 1799 Sidney Smith, welcher während der Blockade von Alexandrien in Cypern Wasser holte.

d. Ägypten.

Mit Ägypten schließt die Reihe der Stützpunkte Englands im Mittelmeer. Obwohl unter türkischer Oberherrschaft stehend, ist Ägypten de facto ein englisches Territorium und wird in einem Kriege von England skrupellos als solches benutzt werden. Zwei weitsehende Männer Frankreichs, des früheren eifrigsten Reflektanten auf Ägypten, Napoleon und Kleber, haben den Wert dieses Landes mit den Worten gekennzeichnet: „Um England gründlich zu vernichten, müssen wir von Ägypten Besitz ergreifen"; und „Ägypten ist der Stützpunkt für Frankreich, von dem aus es die Handelsbeziehungen aller Erdteile nach Belieben regeln kann". — „In military situation, Egypt approaches an ideal" sagt Mahan von diesem Land, während ähnliche Worte Nelsons zeigen, daß auch ohne Suezkanal diese Ansicht ihre berufensten Vertreter hat.

Die Wichtigkeit Ägyptens als Stützpunkt für England ist mutatis mutandis in den oben aufgeführten Sätzen gekennzeichnet. Bereits bei Besprechung des Weges nach Indien durch das Mittelmeer bot sich Gelegenheit, die Beziehungen Ägyptens zu Indien zu untersuchen, und es soll hier, wo von dem Stützpunkt Ägypten gesprochen wird, noch einmal betont werden, daß die englische Politik Ägypten für Indien, nicht aber Indien für Ägypten braucht.

7. England und die Zukunft des Mittelmeeres.

Wenn im Vorstehenden versucht ist, die heutige Bedeutung der Seeherrschaft für England im Mittelmeer darzutun sowie die ihm dafür zur Zeit zur Verfügung stehenden Mittel zu betrachten, sollen zum Schluß Vermutungen darüber angestellt werden, wie die Zukunft den Wert des Mittelmeeres für England gestalten wird.

So zweifellos die immer wachsende kommerzielle Bedeutung des amerikanischen Kontinents das Schwergewicht des Welthandels und Weltinteresses nach Westen verschoben hat und so wahrscheinlich der Bau des Mittelamerikanischen Kanals hierzu ein weiteres Teil beitragen wird, so wird das Mittelmeer doch immer seine weltgeschichtliche Stellung behalten. Nach Karl Ritter gehört Nordafrika zu Europa; es liegt also das Mittelmeer in der Mitte des europäischen, des Suprematiekontinentes. Diese konzentrische Lage zu Europa sowie die unmittelbare Nachbarschaft des asiatischen und afrikanischen Erdteiles werden für alle Zeiten nicht nur die politischen Bestrebungen der am Mittelmeer selbst liegenden Staaten, sondern auch einen großen Teil derjenigen an den beiden anderen Kontinenten interessierten Mächte auf diesem Meer zusammendrängen. Afrika und vor allen Dingen Asien sind in politischer und kommerzieller Entwickelung begriffen, völkerbewegende Fragen harren auf diesen Erdteilen noch der

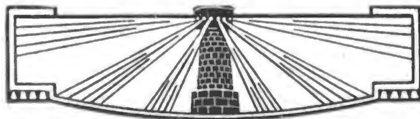
Entscheidung. Der Verkehr im Suezkanal ist in stetiger Zunahme begriffen, Ägyptens Bedeutung als Kornkammer und Lieferant von Rohprodukten für England steigt mit jedem Jahr, und die Erschließung Kleinasiens, Mesopotamiens und Persiens wird dem Mittelmeer erhöhte Bedeutung als Handelsstraße geben, wie auch durch die einseitige Aufhebung des Clayton-Bulwer-Vertrages der Wert der Suezroute als Kriegsstraße noch vergrößert worden ist.

Ein jedes dieser Momente berührt England, ein jedes steht unmittelbar oder mittelbar mit der Seeherrschaft im Mittelmeer im Zusammenhang. Und selbst wenn die Strategie eines Laird Clowes in völliger Nichtachtung der englischen mittelmeerischen Handelsinteressen als zu Recht anerkannt werden sollte und kein englischer Kriegsschiffswimpel mehr in der Lateinischen See weht, so wird England trotzdem eine Mittelmeermacht bleiben. Die Besetzung der Meerenge von Gibraltar, des Roten Meeres und voraussichtlich auch des Persischen Meerbusens erhalten ihm diese Eigenschaft.*) Würde aber nicht England, welches freiwillig die Seeherrschaft im Mittelmeer selbst aufgibt, einem Gendarm gleichen, welcher die im Saale stattfindende Volksversammlung von der Straße aus in Ordnung halten will?

Die Erkämpfung und Erhaltung der Seeherrschaft im Mittelmeer ist für England infolge der Kolonial- und Stützpunktpolitik Frankreichs in Afrika, der Schaffung des Zweibundes, der Erstarkung der russischen Schwarzen Meer-Flotte und der Vervollkommnung und Vermehrung der Seekriegswaffen gegen das vorige Jahrhundert erheblich erschwert, trotzdem wird England alles daran setzen müssen, sie zu erwerben.

Bei dem heutigen Umfang der mit dem Mittelmeer verwobenen Interessen Großbritanniens erscheint die Wiederkehr einer Zeit wie die von 1796 bis 1798 für Englands Wohlstand, Macht und Widerstandsfähigkeit eine ungeheuere Gefahr, ja der erste Schritt zum Grabe seiner Weltmacht zu sein. Die freiwillige Aufgabe des Mittelmeeres aber heißt der englischen Marine den Geist der Offensive, mit dem die Flotte unsterbliche Erfolge, mit dem sie die Größe ihres Vaterlandes erkämpft hat, verbieten.

*) Vergl. Ratzel.



Die neueste Phase der Chamberlainschen Handels- und Schiffahrtspolitik.

Von Ernst von Halle.

I.

Mit der Rede, die der Kolonialminister Joseph Chamberlain am 15. Mai zu Birmingham über die Zukunft des britischen Reiches und seiner Handelspolitik hielt, ist die Frage, wie Großbritannien seine wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Mutterland und Kolonien sowie zum Ausland regeln solle, in ein neues Stadium eingetreten.

Die britische Handelspolitik im 19. Jahrhundert zerfällt in sechs Epochen. Zunächst die Ära der Napoleonischen Kriege, innerhalb deren bis 1815 die Anforderungen der Kriegführung die maßgebende Rolle spielten. Nach wieder hergestelltem Frieden nahm man in der zweiten Epoche nicht etwa die von den volkswirtschaftlichen Theoretikern als richtig bezeichnete Lehre vom Freihandel zur Grundlage, sondern die Zeit von 1815 bis 1822 kennzeichnet sich als ein energisches Wiederaufnehmen des alten Merkantilsystems mit seinen hohen Zöllen und Prohibitionen, seinen Navigationsakten, dem Kolonialsystem und seinen Monopolen, die für gewisse Richtungen des äußeren Verkehrs der Ostindischen Kompagnie weiter gewährt wurden. Man ging in der Höhe der Zollsätze zwischen 1815 und 1819 sogar wesentlich über den Pittschen Tarif von 1786/88 hinaus, einerseits im Interesse der Erzielung von hohen Staatseinnahmen zur Deckung der großen Schuldenlast, andererseits in Fortsetzung der alten Schutztendenzen mit spezieller Berücksichtigung der politisch vorherrschenden, nach dem Kriege notleidenden Landwirtschaft.

Während der Kriege aber und in den folgenden Jahren waren neue Interessentengruppen im Wirtschaftsleben in den Vordergrund getreten, deren Bedürfnisse mit den bisherigen Grundsätzen nicht mehr in Übereinstimmung standen. Die Erfindungen auf technischem Gebiet: Dampfmaschinen, Textilmaschinen, Fortschritte in der Kohlen- und Eisenförderung usw. hatten bereits die Grundlage zu jenen Gewerben gelegt, die gleich nach dem Friedensschluß alle Länder mit ihren Produkten überschwemmen konnten und sich nunmehr innerlich imstande fühlten, den Weltmarkt gegenüber aller Konkurrenz siegreich zu behaupten, sofern ihnen nur daheim geeignete Lebensbedingungen geschaffen wurden.

Die Stimmen des Exporthandels und der Exportindustrien regten sich und wandten sich im Jahre 1820 durch den Mund einer Anzahl Londoner Kaufleute an das Parlament mit dem Ersuchen um Einführung des Freihandels. Der Erfolg der hiermit einsetzenden Interessentenbewegung führte in der dritten Periode, zwischen 1822 und 1860, zu völligen Aufgabe aller bisherigen Grundsätze. Zwischen 1822 und 1827 beseitigte der Präsident des Handelsamtes, Huskisson, eine Anzahl der größten Unzuträglichkeiten namentlich formaler Natur auf den einschlägigen Gebieten, die Handels- und Schiffahrtsgesetze wurden kodifiziert und vereinfacht. Außerdem wurde eine kleine Anzahl von Zollsätzen heruntergesetzt, Ausfuhrverbote beseitigt. Radikalere Neuerungen

aber waren unmöglich, solange das Parlament seine bisherige Zusammensetzung mit dem Überwiegen der Großgrundbesitzerinteressen aufwies. — Die Reform des Parlamentswahlrechts von 1832 brachte den Industrie- und Handelskreisen eine überwältigende Verstärkung und im Anschluß daran eine Reihe von inneren Reformen, von welchen die Beseitigung des Monopols der Ostindischen Kompagnie (1833) und die Umgestaltung des Postwesens (1839) von dem Geiste zeugte, mit welchem dann zwischen 1842 und 1849 die sogenannten Peelschen Reformen erfüllt waren. Die Agitation der Männer von Manchester, Cobden, Bright, Villiers usw., im Verein mit der Begründung der Anti-Corn-Law-League brachte es in den 7 Jahren von 1838 bis 1845 dahin, daß der Getreidezoll, „die Nährmutter aller anderen Monopole", abgeschafft wurde. Vorher schon waren weitgehende Ermäßigungen und Vereinfachungen des Industrietarifs eingetreten. Landwirtschaft und Gewerbe wetteiferten, einander den Schutz zu entziehen. Bewußt setzte man an die Stelle des Grundsatzes der Protektion den der finanziellen Einträglichkeit im Zollwesen und suchte andererseits durch Ermäßigung der Abgaben auf Rohmaterialen und Nahrungsmittel die Interessen des gewerbetreibenden Mittelstandes und der Großunternehmer zu fördern, von denen die Bewegung ausging, und die mit ihr die wirtschaftliche Verstärkung ihrer Klasseninteressen bezweckten. Nicht vornehmlich zugunsten der Arbeiter erfolgte die Beseitigung des bisherigen Regimes, wie in der Öffentlichkeit bisweilen erklärt wurde, sondern in erster Linie zugunsten der Exportindustrie und des Großhandels, die eine Verbilligung der Produktionskosten durch geringere Materialpreise und durch bei Verminderung der Kosten des Lebensunterhalts sinkende Löhne erzielen wollten. Mit der Aufhebung aller Agrarzölle bekundete das englische Volk seine Absicht, den Schwerpunkt seiner Tätigkeit in das Gebiet der Industrie und des Außenhandels zu verlegen, also ein Industriestaat im modernen Sinne zu werden. — Hand in Hand mit diesen Zollreformen gingen die Aufhebung der Navigationsakten und aller darin enthaltenen gesetzlichen Beschränkungen der ausländischen Schiffahrt und des Schiffbaues, sowie die Umgestaltung des Kolonialwesens, Aufhebung der den Kolonien auf ihre Produkte — vor allem Zucker, Holz, Getreide usw. — gewährten Begünstigungen, Verzicht auf differentielle Begünstigung britischer Erzeugnisse in den Kolonien, auf politischem Gebiet Gewährung von innerpolitischer Unabhängigkeit an diese und des Rechtes, gegenüber der Außenwelt einschließlich des Mutterlandes ihr Zoll- und Steuersystem entsprechend ihren eigenen Bedürfnissen beliebig einzurichten. — Was im Prinzip bis 1851 festgelegt war, vollendete zwischen 1853 und 1860 Gladstone. Beim Abschluß des Handelsvertrages mit Frankreich in letzterem Jahre war England bereits vollkommen zum Freihandelsstaat geworden. Gegen 1840 hatte es mehr als 1200 Zollsätze gehabt. Fast die Hälfte davon war bis 1845 wesentlich modifiziert und alsbald blieben nur noch 590 bestehen. Bis 1860 wurden sie auf 48 vermindert, darunter nur noch 15 von nennenswerter Bedeutung. Alle Rohmaterialien und Halbfabrikate waren frei, fast alle Fertigfabrikate genossen keinen Zollschutz mehr, nur wenige Nahrungsmittel, deren Zahl in den Folgejahren bis 1875 noch weiter vermindert wurde, blieben im Finanzinteresse mit einem Einfuhrzoll belastet, dem im Innern, bei einheimischen Produkten, zum Teil eine Steuer in gleicher Höhe gegenüberstand.

Damit war ein Zustand erreicht, den Adam Smith einst zwar als theoretisch

richtig bezeichnet hatte, praktisch indes in England ebensowenig durchgeführt zu sehen erwartete, wie die politischen Fantasien „Utopia“ oder „Oceana“. Im Gegensatz zu ihm glaubten die nunmehr lebenden Politiker umgekehrt, daß das erreichte Ziel identisch sei mit der Verwirklichung einer ewigen, unveränderlichen Wahrheit. Die englische Wirtschaftspolitik sei in den Zustand der Statik gelangt, in dem sie für alle Zukunft beharren werde, Fortschritte in der Welthandelspoltik seien nur noch insofern zu erwarten, als alle anderen Länder verständigerweise dem britischen Beispiel nachfolgen müßten und würden. Täten sie das aber nicht, so sei das für Großbritannien auch gleichgültig; denn der Freihandel sei eine Heilswahrheit in sich selbst, wer sie annehme, fördere, wer sie nicht annehme, schädige auf alle Fälle seine eigensten Interessen.*)

II.

Mit den Anschauungen über die Handels- und Schiffahrtspolitik erschöpfte sich bekanntlich die sogenannte Manchester-Theorie keineswegs, sondern ihre Gedanken von der Richtigkeit des „Laisser-Faire“ und von der Fähigkeit des Individuums, seinen eigenen Vorteil und damit auch den Vorteil aller anderen am besten selbst beurteilen und wahrnehmen zu können, erstreckte sich auf alle Gebiete der Politik. Sie waren überzeugt, daß in der Freiheit von Eingriffen die sicherste Gewähr zur Erreichung eines idealen Zustandes läge, der zu ewigem Frieden und Freundschaft durch die ganze Welt hin zwischen den Menschen, Klassen und Reichen leiten müsse. Wie einst Fichte im „geschlossenen Handelsstaat“, so sahen sie in der „Freiheit des Weltverkehrs“ Gewähr für den kommenden Weltfrieden. Besonders bedeutsam war für Großbritannien ihre aus diesem Anschauungskreis heraus sich ergebende Politik gegenüber den Kolonien. Man hatte das Kolonialsystem aufgegeben und vermeinte nun auch der Kolonien selbst entraten zu können, falls diese nicht freiwillig beim Mutterland bleiben wollten. Ja, man wünschte ihre Loslösung, insofern dadurch die Gefahren von Reibungen und Konflikten mit ihnen selbst wie mit anderen Ländern vermindert würden. Wenn man die reifen Früchte vom Baum fallen und selbständig Wurzel schlagen sehen würde, so sei darin keinerlei Bedenken zu finden. Die Erfahrungen lehrten, daß Handel und Verkehr, die einzig Zwecke der Kolonialgründung waren, nach der Selbständigmachung der Vereinigten Staaten zwischen England und diesem Lande keineswegs eingeschränkt, sondern größer und bedeutsamer als der Handel mit irgend einer der derzeitigen Kolonien geworden seien. Man könne seine Verantwortung vermindern, ohne Gefahr zu laufen, daß man dadurch Vorteile einbüßen würde.

Diese Anschauung, welche als die Politik der „Klein-Engländer“ bezeichnet wird, hat etwa ein Menschenalter lang nach 1840 die Stellungnahme gegenüber den

*) Vergleiche u. a.: C. F. Bastable: »The commerce of nations«. London 1892. — G. Armitage-Smith: »The free-trade movement and its results«. London 1903. — John Morley: »The life of Richard Cobden«. London. — John Bright und W. Thorold Rogers: »Speeches on questions of public policy, by Richard Cobden«. London 1870. — Francis W. Hirst: »Free trade and other fundamental doctrines of the Manchester school.« London 1903. — »Richard Cobden and the Jubilee of free trade; with introduction by Richard Gowing.« London 1903. — Leone Levi: »History of British commerce«. London 1871.

Kolonien erheblich beeinflußt. Inzwischen aber hatte in der Welt eine Reihe tiefgehender Bewegungen eingesetzt, von denen sich Cobden und seine Leute wenig hatten träumen lassen. In den Vertretern der „Schule" offenbart sich eine besondere Eigentümlichkeit des englischen Wesens, welche in vieler Beziehung die Erfolge des englischen Geistes und der englischen Macht in der Welt erklärt. Sie waren durch und durch Briten und Patrioten, ideal in ihrem Fluge, praktisch und realistisch in ihren Maßnahmen: sie erkannten sehr wohl ihre Aufgaben und sahen klar die Mittel, mit denen diese zum Heil ihres Landes und ihrer Klasse zur Durchführung gebracht werden konnten. Dann hatten sie darüber hinaus aber jenen Eifer des Apostels, welcher den von ihm eingenommenen Standpunkt und seine Weltanschauung für die allein seligmachende Wahrheit hält und durch das Dogmatische, die Betonung des Allgemeingültigen seiner Lehre, das er bei der Vertretung seiner Anschauungen in den Vordergrund stellt, dieser besonders wirksam zur Geltung zu verhelfen vermag.

Was aber bei ihnen Stärke war, die Einseitigkeit, das wurde bei ihren Nachfolgern alsbald, wie es den Anschein hat, zur Schwäche. Heute besteht kein Zweifel mehr darüber, daß, wie Adam Smith selber erkannt und ausgesprochen hat, die Freihandelslehre zwar, gleich vielen Sätzen der politischen Ökonomie, vom Standpunkt der reinen Theorie und abstrakt richtig erscheinen mag, daß ihr aber im tatsächlichen Leben andere Gesichtspunkte zur Seite und gegenübertreten, die sie in ihrer Anwendbarkeit und in ihrem Anwendungsbereich örtlich und zeitlich völlig einschränken müssen. Der Mensch ist kein *Ζῶον οἰκονομικόν*, sondern ein *Ζῶον πολιτικόν*, und so sind es neben den sogenannten ökonomischen ganz wesentlich politische Elemente, die ihn in seinen Maßnahmen beeinflussen. Zeitweilig nur, im beginnenden Maschinenalter, haben gerade jene ersteren Gesichtspunkte in England einen besonderen Nutzen stiften können, weil den Bedürfnissen und Aussichten der Gesamtheit gerade durch sie eine wesentliche Förderung winkte. Für England erschien der Übergang zum Freihandel aus doppeltem Grunde seiner Zeit rätlich und nützlich. Es war nach der Niederkämpfung des französischen Gegners, mit dem es über 125 Jahre im fortwährenden Ringen um die wirtschaftliche und politische Hegemonie gelegen hat, die mächtigste Nation der Erde; es beherrschte die Meere ohne Rivalen und konnte den Wünschen seiner Kinder in allen Erdteilen den nötigen Nachdruck durch die Sprache seiner Machtmittel verleihen; England war auch die Kolonialmacht der Zeit. Wirtschaftlich aber hatte es gleichfalls, frei von Einfällen in sein eigenes Gebiet während der Napoleonischen Kämpfe und gestützt auf die technischen Erfindungen seiner Söhne, eine solche überwiegende Vormachtstellung erlangt, daß es eine bedenkliche Konkurrenz im Gewerbe überhaupt nicht und in der Schiffahrt kaum, außer von der unangreifbaren Tochternation Amerika, zu befürchten hatte. Da erkannte man, daß man die Wahrnehmung des errungenen Vorsprunges am besten durch wirtschaftliche Freiheit, Erniedrigung der Produktionskosten, Hebung der heimischen Konsumtionskraft erreichen könne. — Durch die geschickte Verbindung mit theoretischen Argumenten wußte man aber auch in anderen Ländern das zeitlich-örtlich richtige Vorgehen als das allezeit Alleinrichtige erscheinen zu lassen und diese zur Nachfolge in gleicher Richtung zu ermutigen. Doch hat das Schwergewicht der Tatsachen in fast allen übrigen Staaten bald dem begonnenen Siegeszug der Freihandels-

idee Einhalt geboten. Hier war es gerade jenes Übergewicht Englands, das ein paralleles Vorgehen als unmöglich oder auf die Dauer unratsam erscheinen ließ; man hätte sonst allzu viele heimische Interessen preisgeben oder dauernd den englischen Grundsatz anerkennen müssen, daß die britischen Inseln allein bestimmt seien, die Werkstätte der Welt zu werden, in der alle Rohmaterialien zu Industrieerzeugnissen verarbeitet würden, und zu deren Ernährung alle übrigen Länder die Nahrungsmittel liefern müßten, um dann in jenen Industrieprodukten bezahlt zu werden; wobei den Briten die Profite an Arbeitslöhnen, Zinsen, Unternehmungsgewinnen, Entschädigungen für Transportleistungen, Versicherungsprämien usw. zufielen.

Drei Erscheinungsreihen haben, nachdem die Freihandelsbewegung in der vierten Periode zwischen 1860 und 1880 ihren Höhepunkt erreicht hatte, die Grundlage gelegt, daß in der Folgezeit während der fünften auch in England selbst eine Reaktion gegen die Weltanschauung eintrat, die zwischen 1846 und der Mitte der 70er Jahre die Gemüter ebenso souverän beherrscht hatte, wie die Politik. Es waren: Das Aufwallen der nationalen Bewegungen über die ganze Erde hin, die sich im Gegensatz zu der kosmopolitischen Weltrichtung bei großen wie bei kleinen Nationen und Natiönchen seit der Mitte des Jahrhunderts mit ständig steigender Energie betätigen; zweitens die zum Durchbruch gelangenden zentralistischen Tendenzen in der Staatenpolitik, wo mit Waffengewalt die Frage der Großstaatenbegründung bezw. -erhaltung durch die italienischen Einheitskämpfe, durch den amerikanischen Sezessionskrieg und durch die Begründung des Deutschen Reiches entschieden wurde; drittens die Entwickelung moderner Industrien in einer Reihe von anderen Ländern auf einer Grundlage und zu einer Größe, welche die britische Überzeugung von der eigenen Mission einigermaßen Lügen zu strafen begann.

Ein neuer, ein anderer Geist als der von Manchester, mit anderen Idealen, durchwehte allmählich wieder die Welt. Das erste literarische Denkmal dafür auf dem Gebiet der kolonialen Politik war im Jahre 1868 Sir Charles Dilkes Buch „Problems of Greater Britain“, und einen Beweis des wieder erwachenden Interesses an den Kolonien bildete in demselben Jahr die Begründung des Royal Colonial Institute zu London. Wie sich gegen die Weltanschauungen der nunmehr durch John Stuart Mill repräsentierten liberalen Schule Carlyle, Ruskin, Kingsley u. a. gewandt hatten, so stellte eine Anzahl hervorragender Schriftsteller und Staatsmänner — letztere namentlich aus den Kolonien und nach dem russisch-türkischen Kriege angesichts der drohenden Gefahr eines Konflikts mit Rußland — ihre Feder und ihre Stimme in der Folgezeit in den Dienst der Vertretung großer nationaler und machtpolitischer Ideale. Froude, Freeman und Seeley, W. E. Forster u. a. im Mutterlande, Sir John Mc. Donald, Sir Henry Parkes, Sir Julius Vogel in den Kolonien waren die Wortführer einer Neubegründung des britischen Reiches als Staatenbund oder Bundesstaat von Mutterland und Kolonien. Macht- und nationalpolitische Ziele standen zunächst im Vordergrund und sie führten auch in der Folge, zwischen 1884 und 1889, zu der großen Reform der englischen Marine, welcher diese die Grundlage ihrer heutigen überlegenen Größe und Stellung verdankt. In dem Augenblick, wo man anfing, den Kolonien wieder größere Bedeutung beizumessen, andere Mächte aber gleiche Absichten betätigten, mußte man auch die Sicherheit

schaffen, daß die britische Seemacht ihnen in der Gewährleistung von Schutz gegen feindliche Angriffe und der damit gegebenen Ersparnis von Ausgaben, gegenüber der Selbständigkeit Nordamerikas und der ehemaligen spanischen Kolonien, im Bund einen materiell wertvollen Rückhalt zu liefern vermöge.

Die Reaktion gegen die manchesterliche Politik des „friedfertigen Klein-England mit der offenen Tür" hat sich somit in der Praxis auf diesem machtpolitischen Gebiet zuerst betätigt. Daneben aber begann seit den achtziger Jahren im festeren Rahmen eine nachdrückliche Agitation, die eine weitere Umgestaltung des bisherigen Systems bezweckte und sich in der am 10. November 1884 begründeten „Imperial Federation League" einen festen Mittelpunkt schuf. Letztere stellte sich die Aufgabe, daß eine zu erstrebende engere Vereinigung der Bestandteile des Reiches „auf billiger Basis seine Hilfsquellen für die Aufrechterhaltung gemeinsamer Interessen zusammenfassen und in angemessener Weise für die organische Verteidigung gemeinsamer Rechte Vorsorge treffen" sollte.

Vorher bereits war in England selbst, von lokalen Interessenerwägungen ausgehend, eine „National Fair Trade League" im Jahre 1881 ins Leben gerufen, welche sich anschickte, gegen den wirtschaftlichen Kern der Freihandelslehre, wenn auch zunächst nur in versteckter Form, Front zu machen. Die Konkurrenz des Auslandes auf wirtschaftlichem Gebiet war seit der Depression der siebziger Jahre in England einigermaßen empfindlich geworden. In wichtigen Zweigen fühlte man den Mitbewerb deutscher, belgischer, französischer, österreichischer Industrieller und Reeder. In der Eisen- und Stahl- und Textilbranche sowie in der Schiffahrt fragten sich die Interessenten, wie es denn komme, daß man hier in seinen bisherigen eigensten Domänen nicht mehr völlig Herr bleiben könne. Sie meinten, den Grund dafür sowohl darin zu erkennen, daß das Ausland durch Schutzzölle künstlich Industrien herangezogen hätte, welche unter dem Regime des Freihandels einzig Großbritannien habe entwickeln können — eine, wie auf der Hand liegt, ganz unhistorische Auffassung, indem England seine Industrie gerade einst mit Hochschutzzöllen großgezogen hat —, sodann darin, daß jenes die britischen Industrien von seinen Gebieten durch hohe Zölle ausschlösse, schließlich darin aber, daß der auswärtige Wettbewerb ein illoyaler, unlauterer sei; mit Hungerlöhnen, ja mit Zuchthausarbeit würden minderwertige Erzeugnisse hergestellt, die nur durch täuschende Aufmachung zur Konkurrenz gegen britische Waren herausgeputzt würden. Das Reuleauxsche Wort von billig und schlecht wurde weidlich benutzt, die Leistungen des Auslandes zu diskreditieren. So hatte man Gelegenheit, unter Wahrung eines grundsätzlichen Freihandelsstandpunktes eine Differenzierung gegenüber auswärtigen Waren zu befürworten. Man erzielte einen praktischen Erfolg durch die Merchandise Marks Act vom Jahre 1887, welche vorschrieb, daß die fremden Waren durch Aufdruck ausdrücklich ihre Herkunft kennzeichnen mußten. Damit glaubte man genug getan zu haben; denn vor die Wahl zwischen guten britischen und schlechten fremden Waren mit offenem Visier gestellt, würden Binnenland und Kolonien sowie das Ausland selbst sich unweigerlich wieder den guten britischen Waren zuwenden.

Um es hier gleich vorweg zu nehmen, erwies sich diese Maßregel, welche die fünfte Periode der englischen Handelspolitik, die beginnende theoretische Abkehr von dem Gefilde des unbedingten Freihandels, abschloß, nicht nur als ein Schlag ins Wasser,

sondern als direkt nachteilig. Denn es erkannten nunmehr die Briten selbst zu ihrem großen Erstaunen, daß das Ausland tatsächlich auf vielen Gebieten in der Lage war, ebenso gute Ware zu liefern als die bisherige Werkstätte der Welt und dazu noch zum Teil zu billigerem Preise, ja, daß viele, bisher unter britischer Marke erschienene Produkte dem Ausland entstammten, an welches man sich nunmehr zu deren Bezug direkt wandte. Die britische Ausfuhr, wie der britische Zwischenhandel verspürten eine äußerst unerwünschte Wirkung; das Wort „Made in Germany“ wurde anstatt einer Verkaufshinderung eine Empfehlung. So sah man sich veranlaßt, 1897 die einst hochgepriesene Maßregel in aller Stille wieder abzuschaffen. Heute bezieht mancher auswärtige Konsument wieder „echt englische Waren“, die aus Deutschland stammen, ja, der Deutsche soll wieder mancherlei Rückeinfuhren aus England mit den nötigen Preisaufschlägen und englischen Etiketten daheim beziehen können. —

Die Bestrebungen nach der Begründung eines bundesstaatlichen Vertretungsorgans für das Größere Britannien in London, auf welche hier nicht näher eingegangen werden kann, vermochten praktische Erfolge nicht zu erzielen. Im Jahre 1891 hat Lord Salisbury zwar ein gewisses theoretisches Wohlwollen für die Idee eines „Kriegsvereins für die Reichsverteidigung“ ausgesprochen, aber im Mutterland wie in den Kolonien waren die Bedenken gegenüber einem zentralen Bundesorgan doch zu groß, und die energisch ablehnende Haltung gegen all solche Pläne, die das Gladstonesche Kabinett noch 1892 betätigte, gaben der „Imperial Federation League“ Veranlassung, sich mit Ende des Jahres 1893 aufzulösen.

Damit waren aber die Bestrebungen der Jünger des Größeren Britannien keineswegs abgeschlossen; wie andererseits auch die anfangs nicht ermutigende Haltung der Öffentlichkeit und der Politiker gegen weitergehende Bestrebungen des „Fair Trade“ dessen Vertreter durchaus nicht zum Schweigen zu bringen vermochte. — Das kurze Gladstonesche Ministerium mit seinen großen Mißerfolgen auf allen Gebieten der großen Politik im Innern und Äußern genügte, um die klein-englische, liberale Partei auf Jahre hinaus zu sprengen, von der sich ein Teil der Fähigsten in den Liberalen Unionisten bereits losgelöst und seit 1886 die Reihen der Konservativen verstärkt hatte. Als andere Leute und mit einem anderen Machtgefühl kehrte nun die Vereinigung der Tories und der Liberalen Unionisten 1895 ins Amt zurück, und während die Führung äußerlich Lord Salisbury verblieb, vereinigten sich die Fäden der Handelspolitik, der Kolonialpolitik und alsbald auch eines Teiles der Staatspolitik immer mehr in den Händen jenes in Deutschland zeitweilig in seiner Bedeutung leider so vollkommen verkannten, von Bismarckschem Geist beseelten Mannes, der das Kolonialportefeuille übernahm, Chamberlain.*)

*) Sir Charles Dilke: »Problems of Greater Britain.« London 1868. — »Proceedings of the Royal Colonial Institute.« — Stephens: »Life and letters of E. A. Freeman.« London 1895. — Sir J. R. Seeley: »The expansion of England.« London 1895. — J. A. Froude: »The English in the West Indies.« London 1891. — Derselbe: »Oceana or England and her Colonies.« Leipzig 1887. — Karl Johannes Fuchs: „Die Handelspolitik Englands.“ In „Schriften des Vereins für Sozialpolitik.“ Leipzig 1893. — J. St. Jeans: »Englands supremacy, its sources, economics and dangers.« London 1885. — Maurice H. Hervey »The trade policy of Imperial Federation.« London 1892. — Richard Gill: »Free trade; an

III.

Auch mit der Auflösung der „Imperial Federation League" war die Agitation doch nicht völlig ohne Organisation. Im Jahre 1891 war von den schutzzöllnerischen Kreisen der Imperialisten die „United Empire Trade League" begründet, die den Faden in wirtschaftspolitischer Hinsicht zunächst neben der ersteren weiterspann. Sie hielt sich an die Beschlüsse der Ersten Kolonialkonferenz von 1887 und des Zweiten Kongresses der Handelskammern des Reiches von 1892 zu London bezw. an die dort gemachten Vorschläge hinsichtlich engerer handelspolitischer Beziehung zwischen Mutterland und Kolonien. Diese wünschten eine handelspolitische Annäherung und wandten sich vor allem gegen die Beibehaltung des Artikel 7 des Handelsvertrages mit dem deutschen Zollverein und den Artikel 15 des Handelsvertrages mit Belgien aus den Jahren 1865 bezw. 1862, die die britische Handelspolitik hemmte und Veränderung der Beziehungen zu den Kolonien erschwerte. Im Jahre 1894 wurden ihre Gesichtspunkte von den Vertretern der Kolonien auf einer weiteren Kolonialkonferenz zu Ottawa allseitig gebilligt und festgelegt. — Um den Bewegungen auf imperialistischem Gebiet dann einen neuen Rückhalt zu geben, wurde bereits seit 1894 die Vorbereitung für eine Organisation geschaffen, die bald nach dem Amtsantritt des unionistischen Ministeriums als „British Empire League" ins Leben trat, durch die Aufstellung eines breiten allgemeinpolitischen sowie handelspolitischen Programms für die Verwirklichung ihrer Bestrebungen zu wirken.

So hatte Chamberlain, der gleich nach seinem Amtsantritt mit glänzenden Reden für „die größte der gemeinsamen Pflichten, die Verteidigung des Reiches, und das größte der gemeinsamen Interessen, den Handel des Reiches, und den engen Zusammenhang zwischen beiden" eintrat, einen klaren Weg vor sich und fand bereits mannigfache Hilfsmittel vorbereitet, die ihm vorschwebenden Ziele weiter zu verfolgen. Sogleich ging ein neuer Wind durch die Räume des Kolonialamtes. Ein überzeugter Imperialist, der die Zukunft Englands nur durch die enge Zusammenfassung von Mutterland und Kolonien in machtpolitischer wie in wirtschaftlicher Beziehung sichergestellt glaubt, ein sachkundiger Kaufmann, welcher die Aussichten der Konkurrenz für Englands Handel, Schiffahrt und Industrie in sorgfältiger Berechnung zu prüfen gewohnt war, ein großartiger politischer Agitator, der die erreichbaren Maßregeln durch geschickte Vertretung den Massen mundgerecht zu machen versteht, bereitete er

---

inquiry into the nature of its operation.« London 1887. — Arthur L. Bowley: »A short account of Englands foreign trade in the nineteenth Century.« London 1893. — »England and her Colonies.« The five best essays on Imperial Federation. London 1887. — Marquis of Lorne: »Imperial Federation.« London 1885. — Sir Howard Vincent: »Inter-British trade and its influence on the unity of the Empire.« 1891. — Earl of Dunraven: »Commercial Union within the Empire.« Abdruck aus »The Nineteenth Century«, März 1891. — O. Williams: »Made in Germany.« London 1895. — Edwin Burgis: »Perils to British trade. How to avert them.« London 1895. — G. R. Parkin: »Imperial Federation, the Problem of national unity.« London 1892. — Karl Rathgen: „Über den Plan eines britischen Reichszollvereins." In „Preußische Jahrbücher", Bd. 86. — A. Zimmermann: „Die Kolonialpolitik Großbritanniens." Berlin 1899.

sorgfältig und Schritt für Schritt den Boden für tiefgreifende Änderungen in dem bisherigen System und den Grundanschauungen, auf denen es beruhte.

Es ist der große Vorzug der englischen Politik, daß sie angesichts der in einer mehrhundertjährigen Entwickelung bei beiden Parteien zur „Erbweisheit" ausgebildeten Tradition ihre Bestrebungen stets über eine größere Reihe von Jahren hinaus langsam und umsichtig ferner liegenden Zielen entgegenzuführen gelernt hat. Der zähe angelsächsische Charakter hat ein besonderes Gefallen an dem schrittweisen Vorgehen und der allmählichen Überwindung von Widerständen auf dem Wege zu großen Taten. Als Chamberlain die bisher disparaten Fäden in seiner Hand vereinigte, war er keineswegs mehr, gleich manchen der Vorgänger in seinem Amte, ein Neuling gegenüber den wichtigsten Problemen. Schon seit einem Jahrzehnt hatte er sich mit den Gedankengängen des Imperialismus in vieler Beziehung identifiziert, auf dem Kongreß der Handelskammern von 1892 bedeutende Reden gehalten. Wie die eben angeführte Äußerung beweist, sah er den ersten und wichtigsten Schritt zu einer Neuorganisation des Reiches in einer handelspolitischen Annäherung. Aber er sah auch alle Schwierigkeiten. Drei Projekte waren in dieser Richtung bisher zur Erörterung gestellt: Schaffung eines Zollvereins mit vollkommener Handelsfreiheit im Innern; Schaffung eines Zollbundes, der den einzelnen Gliedern Freiheit in der Feststellung von Zolltarifen giebt, aber eine erhebliche Zollermäßigung innerhalb des Reiches vorsieht; Einführung eines Reichsdifferentialzolles, derart, daß für vom Auslande eingeführte Waren jeweilig ein Zuschlagszoll auf gemeinsame Rechnung und für gemeinsame Zwecke erhoben wird. Voraussetzung war in allen Fällen, daß das Mutterland eines Tages von seinem bisherigen absoluten Freihandelsprinzip abwich und wenigstens dem Ausland gegenüber wieder gewisse Zölle einführte. Aber auch, wenn es seinerseits hierzu bereit gewesen wäre, hatte es direkt nur Einfluß auf die Handelspolitik Indiens und der Kronkolonien in Westindien, Ostafrika usw. Gegenüber den drei wichtigsten Gebieten war eine weitere Schwierigkeit darin zu finden, daß es sich bei einer etwaigen Abmachung zwischen Mutterland und den sogenannten unabhängigen Kolonien in Nordamerika, Südafrika und Australien um zahlreiche handelspolitisch selbständige Glieder handelte, die voraussichtlich schwer unter einen Hut zu bringen waren. Deswegen hatte Chamberlain schon Anfang der neunziger Jahre die Ansicht vertreten, es werde sich empfehlen, nach dem Vorbilde des seit dem Jahre 1867 aus den verschiedenen nordamerikanischen Kolonien mit Ausnahme von Neufundland zur Dominion, mit Bundesverfassung und Bundesregierung in Ottawa, zusammengeschlossenen Kanada, auch die südafrikanischen und australischen Einzelkolonien zu zwei Bundeskolonien mit einheitlicher äußerer Handelspolitik zusammenzufassen. Mit denen werde dann auf allen Gebieten leichter zu verhandeln sein; hatte doch auch einst in Deutschland bei der Begründung des Zollvereins die vorherige Vereinigung verschiedener Einzelstaaten zu einer kleinen Anzahl von Zollbünden die definitiven Zusammenschlußverhandlungen wesentlich erleichtert.

Es zeugt für die geringe Kenntnis, die man in Deutschland von englischen Angelegenheiten besitzt, wenn in der Presse vielfach behauptet und von Hunderttausenden von urteilslosen Lesern nachgesprochen wurde, der Burenkrieg sei im Interesse der Londoner Cityspekulanten und Geldmänner, der Minenkönige und Börsenjobber geführt,

es sei eine kapitalistische Spekulation gewesen. Wer die englischen kolonialen Bestrebungen seit den achtziger Jahren einigermaßen verfolgt hat, weiß, daß es tiefliegende Erwägungen der größerbritischen Staatspolitik waren, die die Frage: britisches oder holländisches Südafrika? zur Entscheidung bringen wollten, und daß dabei die Frage des Reichszollvereins eine nicht unerhebliche Rolle gespielt hat. Schon vorher waren die südafrikanischen Kolonien mit dem Oranjefreistaat zu einem Zollverein zusammengetreten, dem aber Transvaal fernblieb. Und es war nicht zu erwarten, daß die beiden nichtenglischen, selbständigen Staaten für eine gemeinsame südafrikanische Handelspolitik jemals zu haben sein würden, welche andere Länder Großbritannien und seinen Kolonien gegenüber benachteiligt hätte. — Der Ausgang des Krieges schuf die Grundlage für den nunmehr in der Vorbereitung befindlichen südafrikanischen Zollverein, während die Schaffung des Australian Commonwealth mit einheitlicher Zollgrenze im Jahre 1902 ausdrücklich von Chamberlain im Parlament mit den Worten angekündigt wurde: „Ein Gesetz, welches eine neue Epoche in der Geschichte von Australien beginnt und einen großen und wichtigen Schritt in der Organisation des britischen Reiches bedeutet."

Es war von hoher Wichtigkeit, als im Jahre des zweiten Jubiläums der Königin Viktoria, 1897, die Premierminister der Kolonien sich aufs neue in London zu einer Kolonialkonferenz zusammenfanden. Der Glanz der Feier selbst beruhte wesentlich darin, daß der Stolz auf das Reich sich vereinigte mit der Liebe der Briten für jene Frau und ihre Dynastie, unter welcher das neue Größere Britannien in der „Victorian Era" sich zu ungeahnter Größe emporgehoben hatte. Die maßgebenden Männer erkannten, daß dieser Zeitpunkt zündender Begeisterung benutzt werden mußte, neben die bisherigen Worte entscheidende Taten treten zu lassen. Man sah, welche Schwierigkeiten es zunächst noch bieten würde, die Bevölkerung des Mutterlandes zur Aufgabe des bisher für sakrosankt geltenden Freihandelsstandpunktes zu bewegen. Deswegen wurden die Beschlüsse in der Richtung gefaßt, daß die Kolonien dem Mutterlande solche Begünstigungen gewähren sollten, welche man mit den heimischen Finanzverhältnissen und sonstigen Bedürfnissen für vereinbar erachten würde. Dem Mutterlande aber blieb es überlassen, ob und in welcher Weise es selbst alsbald zollpolitische Konzessionen für die Kolonien in Betracht ziehen wolle. Dagegen forderte man mit großem Nachdruck abermals die Beseitigung jener Bestimmungen in auswärtigen Handelsverträgen, die eine Differentialbegünstigung innerhalb des britischen Reiches unmöglich machten, und ferner wurde eine Anzahl anderer Maßnahmen verkehrstechnischer und postalischer Art ins Auge gefaßt, die die verkehrspolitischen Beziehungen innerhalb des Reiches stärken sollten. Weder eine engere politische noch eine unbedingte zollpolitische Union kamen ernsthaft in Frage.

Die Vorbereitungen und Ereignisse des Burenkrieges ergaben nun dieselbe verzögernde Wirkung auf die energische Weiterführung der Bewegung, wie dereinst der Krimkrieg auf die Durchführung des Freihandels. Aber ein wichtiger Schritt geschah sofort, die 1897 gewährte Konzession Kanadas an Großbritannien, die in einer Zollermäßigung von 25 Prozent bestand; sie wurde alsbald noch auf 33 Prozent erhöht, nachdem die Handelsverträge mit Deutschland und Belgien 1898/99, dem allgemeinen Drängen entsprechend, aufgehoben waren. Neue Abkommen erklärte England sich nur

unter Wegfall der Bindung durch die Meistbegünstigungsklausel für die Kolonien zu schließen bereit. Handelspolitisch wurde ferner 1897 noch durch die Prison-Made-Goods-Act die Einfuhr der Erzeugnisse von Gefängnisarbeit verboten, eine nur äußerlichen Zwecken dienende Maßregel. Nach amerikanischem Vorbild wurde 1899 für Indien die Erhebung von Zuschlagszöllen auf Waren gestattet, die daheim Exportprämien genießen; eine Maßnahme zugunsten des englischen Kolonialzuckers. Im übrigen betrieb man drei Jahre lang die Rüstung für den afrikanischen Kampf und führte ihn dann mit dem bekannten Resultat durch. — Inzwischen vollzog sich der Thronwechsel, der der größerbritannischen Agitation den Vorteil brachte, daß das Haupt der Monarchie nunmehr ein Mann wurde, der Chamberlain und seinen Plänen innerlich unzweifelhaft mit mehr Interesse gegenüberstand und ihnen unter der Hand wohl eine nachdrücklichere aktive Förderung zuteil werden läßt. Gelegentlich der Krönung des Jahres 1902 fand im Juli eine abermalige Kolonialkonferenz der Premierminister statt, die sich zum vierten Male mit gesteigertem Nachdruck für Annäherung des Mutterlandes und der Kolonien im gegenseitigen Verkehr aussprach, zwar entgegen Chamberlains Wünschen den Gedanken des vollkommenen Zollvereins im Innern „angesichts der derzeitigen Lage der Kolonien" verwarf, allgemein aber die Einführung von differentieller Begünstigung des Mutterlandes seitens der Kolonien forderte und entsprechende Konzessionen vom Mutterlande erhoffte.

Äußere und innere Umstände wirkten zusammen, um den Ergebnissen dieser Konferenz einen entschiedeneren Erfolg zu verheißen als in früheren Fällen. Da wurde man sich schlüssig, zu Taten größeren Stils überzugehen.

Die Lage hatte sich inzwischen in einer für weite Kreise offenkundigeren Weise als bisher geändert. Auf der einen Seite war der Patriotismus durch den Krieg und seinen Ausgang derartig entfacht, wie es bis dahin selbst in England ungewöhnlich gewesen war. Die breiten Massen waren mit chauvinistischen Gedanken des Angelsachsentums angefüllt, und das Blut aller Klassen war geflossen, alle hatten Opfer gebracht für die Zusammengehörigkeit des Mutterlandes und eines seiner Teile. Die „britischen Besitzungen jenseits der Meere" hatten zwar keine überwältigenden, aber doch anerkennenswerte Hilfe freiwillig geleistet. Ihre Bedeutung war ad oculos demonstriert. — Ferner machte sich nach den Kriegen eine erhebliche wirtschaftliche Depression geltend, die Finanzen waren gewaltig in Anspruch genommen, die Abgaben und die Kosten der Lebenshaltung stark gestiegen. Auswärtige Kapitalien mußten für britische Unternehmungen in England selbst herangezogen werden, der Kurs der englischen Konsols, das Barometer des wirtschaftlichen Wohlergehens, stand in einer seit Jahrzehnten unerhörten Tiefe. Dann mußte man in steigendem Maße empfinden, wie seit dem spanisch-amerikanischen Kriege Nordamerika die Geltendmachung seiner Stellung als Weltmacht über die eigenen Grenzpfähle hinausschob und England zwar äußerlich freundlich gegenüberstand, aber doch unter der Hand die günstige Gelegenheit des Transvaalkrieges benutzt hatte, um den seiner wirtschaftlichen und politischen Machtentfaltung ungünstigen Clayton-Bulwer-Vertrag über den mittelamerikanischen Kanalbau aus der Welt zu schaffen. Man sah plötzlich die amerikanischen Trusts als Käufer englischer Schiffe auftauchen, hörte von großen Konkurrenzplänen, fühlte, daß ein neuer Wettbewerber um die Weltmacht und Handelsmacht erstanden sei.

Das aber war es ja bisher gewesen, was die Gedanken der britischen Imperialisten bewegt hatte, daß neue Mächte neben England auf verschiedenen Gebieten raschere Fortschritte machten, als man selber; derart, um Großbritanniens Vorsprung zwar noch nicht verschwinden zu machen, aber doch einigermaßen zu verkleinern. Die internationale Kongokonferenz von 1884 hat die imperialistische Bewegung eigentlich ausgelöst: mehr wohl als die Engländer es heute zuzugeben geneigt sein werden, sind sie durch die nordamerikanischen Unternehmungen gegen die Spanier und dann in bezug auf Mittelamerika neuerdings zu praktischem Handeln angespornt. Denn zu dem allgemein politischen Moment kamen, wie eben gesagt, spezielle wirtschaftspolitische Bedenken entscheidend hinzu. Früher hatte man die Konkurrenz einzelner europäischer Festlandsstaaten, vor allem Deutschlands, unangenehm empfunden. Nach dem Frieden von Paris hat Nordamerika mit lauten Tönen seine Absicht kundgegeben, durch seinen Mitbewerb als Industrieexporteur alle anderen in den Schatten zu stellen und sich zum Herrn der Weltmärkte zu machen. Mit dem Ende des Transvaalkrieges schließt die sechste Periode der englischen Handelspolitik im 19. Jahrhundert. Eine neue beginnt, die sich weit ins 20. hineinerstrecken wird.

Während die Engländer in Afrika kämpften und ihre Staatsschulden und Lasten vermehrten, verzeichnete Nordamerika einen beispiellosen Aufschwung und schuf sich die neuen Riesenunternehmungen, das Rüstzeug für aktives Eingreifen in die Lieferungen von Industrieerzeugnissen nach allen Teilen der Welt. Hatte man früher in England das Wort von „Eulen nach Athen tragen" umgewandelt in „Kohlen nach Newcastle" und „Eisen nach Glasgow bringen", so erschienen bereits tatsächlich amerikanische Kohlen und Eisensendungen auf dem englischen Markt, Maschinen und Baumwollwaren in den Kolonien. Hätte man nicht so viel Rücksicht auf Amerika zu nehmen, das man politisch notwendig braucht, so würde gewiß als zweiter Teil des Williamsschen Buches ein „Made in Yankeeland" erschienen sein. Sicher ist, daß die maßgebenden Persönlichkeiten sich bewußt wurden, der Donner der Kanonen von San Jago de Cuba und Manila bedeute für die englische Politik ebensowohl das Ende einer alten, den Anfang einer neuen Epoche, wie dereinst die Ergebnisse von Abukir und Trafalgar. Durch letztere war England zur stärksten politischen Macht geworden und diese fand es dann in ihrem Vorteil, nachdem sie sich auch zur größten Wirtschaftsmacht emporgeschwungen hatte, Freihandelsstaat zu werden. Absoluter Freihandel ist nur für diejenigen zweifellos und in jeder Beziehung nützlich, die durch überwältigende Überlegenheit allen anderen gegenüber in ihren eigenen Domänen vollkommen gesichert sind. Das Aufkommen ebenbürtiger Mächte bedeutet das Ende dieser Ära, oder richtiger gesagt, für Politiker, die so vorsichtig sind, wie die Engländer, heißt es nicht erst zu warten, bis jene völlig aufgekommen sind, sondern ihrem weiteren Aufschwung und Eindringen rechtzeitig Einhalt zu gebieten, bezw. sich selbst zu erneuten Anstrengungen aufzuraffen.

Am 15. Mai hat dann eben Chamberlain die entscheidende Rede gehalten, mit der er dem Lande ein neues politisches Programm ankündigte: „Aufgeben des Freihandels sans phrase!" Erwägungen über die Lage der heimischen Industrie und ihrer Arbeiter, über die Chancen für den Konkurrenzkampf mit den anderen industriellen Wettbewerbern auf dem eigenen Markte und auf dritten Märkten, über die

Leistungsfähigkeit und Aussichten der letzteren sind die wirtschaftlichen, Betrachtungen über die Zukunft des britischen Reiches sind die politischen Grundlagen der hieran anknüpfenden Agitation zwecks Wiederaufgabe des Freihandelsstandpunktes. Unerwartet ist der Schritt der breiten Öffentlichkeit nicht gekommen, doch haben sich die politischen Gegner und die theoretischen Freihandelsapostel den Anschein gegeben, daß sie doch einigermaßen erstaunt seien, wie aus dem ehemaligen Paulus, dem begeisterten Anhänger des Freihandels von 1884, heute wieder ein Saulus geworden sei, der sich zu den längst überwundenen Irrlehren des alten Merkantilismus zu bekennen wage. Ein großer Sturm ging los, im Parlament wurden bündige Erklärungen verlangt, die das Ministerium zu geben vorsichtig vermied. Eine Untersuchung wurde angekündigt, die das nötige Material liefern solle; dann ging man in die Sommerferien. Diese haben aber für eine große Anzahl von Politikern und Volkswirten auf beiden Seiten keine wirkliche Ferienmuße bedeutet, sondern intensivste Arbeit. Mehrere Dutzend Bücher und Broschüren von teilweise sehr erheblichem Volumen sind bereits neben mehr als hundert Zeitschriftenaufsätzen und Zehntausenden von Zeitungsartikeln das Ergebnis dieser regen Tätigkeit. Nach der Vertagung des Parlaments am 10. August genoß die weitere Öffentlichkeit, abgesehen von Preßäußerungen und Flugblättern, ein paar Wochen der Ruhe; dann aber begann es sich im September allseits zu regen. Eine Kabinettssitzung fand statt, nach deren Schluß der Welt bekannt gegeben wurde, daß die radikalen Freihändler das Ministerium verlassen hätten. Bald darauf aber wurde auch bekannt, daß schon vor dieser Sitzung Chamberlain ein Entlassungsgesuch gestellt hatte, weil er durch seine weitergehenden Pläne den Premierminister Balfour nicht vorzeitig kompromittieren wollte. Um diesem aber erst Gelegenheit zu geben, sich der extrem freihändlerischen Kollegen zu entledigen, verabredete er die Zurückhaltung seines Schreibens in Balfours Tasche. Dann trat er offiziell zurück. Etwas Endgültiges über die weiteren Pläne verlautbarte noch nicht, nur einzelne Andeutungen lagen vor; die Auseinandersetzung der Chamberlainschen Vorschläge im einzelnen wurde bis in den Oktober vorbehalten. Inzwischen hatte er nur in einzelnen Schreiben und Kundmachungen soviel bekannt gegeben, daß er Maßnahmen wünschte, durch welche zwischen Mutterland und Kolonien eine Interessengemeinschaft auf Grund gegenseitiger Zollbegünstigungen geschaffen würde. Die Kolonien sollten Zollermäßigungen auf britische Industrieerzeugnisse allgemein gewähren — im Laufe des letzten Jahres ist zu den die britische Einfuhr begünstigenden Kolonien die Mehrzahl der südafrikanischen, sowie Neuseeland bereits getreten. Das Mutterland sollte gewisse Zölle auf Rohmaterialien, besonders Nahrungsmittel, einführen, die für Zufuhren aus den Kolonien aber erlassen blieben, und außerdem sollten die britischen Industrieerzeugnisse mit einem mäßigen Zollschutz gegenüber der ausländischen Konkurrenz ausgerüstet werden. Er legte zunächst seinen Schwerpunkt auf erstere Punkte. Die Broschüren der von ihm zu Birmingham geschaffenen Agitationsstelle für die neue Politik, die in Millionen von Exemplaren im Lande verbreitet wurden, arbeiteten wesentlich mit dem Argument des Imperialismus. Da sich aber in der Presse des Landes bezw. in den von ihr repräsentierten breiten Massen bis weit in die Kreise der liberalen Unionisten, ja der Tories hinein ein lebhafter Sturm gegen die Idee von Rohmaterial- und Nahrungsmittelzöllen erhob, war es Balfour gut erschienen, diese Agitationspunkte in sein

Programm nicht mit aufzunehmen und sich auf die chauvinistische Seite, Befürwortung einer Zollpolitik mit einer Spitze gegen das Ausland, zu legen.

Es ist unzweifelhaft sehr klug und mit richtiger Beurteilung des englischen Volkes ausgedacht, daß die Taktiker der neuen Bewegung seit Mai so sehr langsam vorgegangen sind. Ein unmittelbares Bekenntnis in der Öffentlichkeit, man wolle mit dem Freihandel brechen, hätte unzweifelhaft dem Ministerium vor August das Leben gekostet. Die Folge lehrte, daß — obgleich Balfour im Gegensatz zu Chamberlain erklärte, im Prinzip am Freihandel festzuhalten, Nahrungsmittelzölle derzeit nicht für opportun zu erachten und nur darum einen Zolltarif einführen zu wollen, um mittelst desselben andere Staaten, die durch Schutzzölle England benachteiligen, zum Nachgeben in ihren Zollsätzen bringen zu wollen — selbst sein vorsichtiges Vorgehen genügte, die Partei der liberalen Unionisten zu sprengen. In der Überzeugung, Balfour stände näher zu den Männern von Birmingham, als er offiziell zugebe, trat in der Folgezeit noch eine Reihe weiterer Minister aus dem Kabinett, und die ersten Äußerungen, die größere Körperschaften oder Gruppen von sich gaben, lauteten nicht günstig. Eine Anzahl von 12 „orthodoxen" Professoren, „die darüber nachgedacht hatten", z. B. sprach sich in der „Times" mit einem Manifest entschieden gegen jede Abkehr vom Freihandel aus, in gleicher Linie lauteten die Beschlüsse des die Elite der Arbeiter repräsentierenden Gewerkvereinskongresses vom Arbeiterstandpunkt aus. Der Cobdenklub, große Cityinteressen u. a. m. machten mobil. Bald wußten sie auch genau, wogegen sie zu kämpfen hatten. Der 15. September hatte dem Lande eine sensationelle Überraschung gebracht. An diesem Tage erschien ein dünnes Heftchen von 32 Seiten: Arthur James Balfours „Economic Notes on Insular Free Trade", die Veröffentlichung einer Denkschrift, welche der Premier an seine Kollegen Anfang August gerichtet hatte. Als rein theoretische Auseinandersetzung, aus welchen Gründen es trotz aller Anhänglichkeit an das Prinzip des Freihandels ratsam erschiene, daß man sich durch Schaffung eines Zolltarifs „die Freiheit des Unterhandelns mit dem Auslande" wiedergewönne, die man s. Z. durch Preisgabe aller Kampfmittel freiwillig und unentgeltlich aufgegeben habe, war das Buch nicht an sich sehr bedeutsam, wohl aber im höchsten Grade durch die Stellung des Verfassers und durch die damit verfolgte Absicht. Am 1. Oktober verbreitete sich der Premier in gleicher Richtung über seine Politik zu Sheffield, wobei er nicht unterließ, den Bestrebungen seines Kollegen Chamberlain einen Tribut der Anerkennung zu zollen, der alsbald genügte, den Herzog von Devonshire, den angesehensten Unionisten nach Chamberlain, der kein besonders gescheiter, aber ein als untadelig ehrlich und überzeugungstreu ungemein geachteter Mann ist, noch nachträglich zum Austritt aus dem Kabinett zu veranlassen. Am 6. Oktober kam Chamberlain dann zu Glasgow mit seinem eigentlichen Programm heraus: Einen Zoll von zwei Schilling pro Quarter auf ausländischen Weizen, 5 Prozent Zoll auf ausländisches Fleisch und Molkereiprodukte, Zollfreiheit der Kolonien in diesen Artikeln, Vorzugszölle für koloniale Weine und Früchte, einen Durchschnittszoll von 10 Prozent auf Industrieerzeugnisse in der Art, daß Rohmaterialien frei, Halbfabrikate niedrig und Fertigfabrikate höher verzollt werden sollen. Zur Entlastung der arbeitenden Klassen will er demgegenüber den Teezoll um $^3/_4$, den Zuckerzoll um die Hälfte, den Kakao- und Kaffeezoll entsprechend erniedrigen —

übrigens Zölle, die erst während des Krieges in ihrer jetzigen Höhe normiert sind. Das soll zur Folge haben, daß im Gebiet der Nahrungsmittelzölle die arbeitenden Klassen nicht höher, sondern die landwirtschaftlichen Arbeiter wöchentlich noch um etwa 2 Pfennig günstiger, die industriellen Arbeiter ebenso, wie bisher fahren. Außerdem aber soll durch die neuen Zölle eine Mehreinnahme von 6½ Millionen Pfd. Sterl. erzielt werden, welche zur Verminderung von die arbeitenden Klassen belastenden Abgaben verwendet werden sollen. Über die Wirkung der Industriezölle auf die Preise sagt er nichts. Mit diesen Vorschlägen hofft Chamberlain, vorbehaltlich weiterer Ausgestaltung derselben, dem Lande zu nutzen und zugleich die Wünsche der Kolonien zu befriedigen, die, vom Geiste des großen Cecil Rhodes erfüllt, bereitwillig ihre Hand mit Gaben für das Mutterland ausgestreckt hätten, um die wirtschaftlichen Grundlagen für das neue Weltreich „Oceana" zu legen.

Über diese beiden Vorschlagsreihen des Ministers im Amte und des noch mächtigeren Mannes außer dem Amte haben dann die weiteren Debatten hin und her gewogt. Neben dem zurückgetretenen bisherigen Schatzsekretär Ritchie haben drei weitere frühere Schatzsekretäre Hicks-Beach, Goschen und Harcourt den Gegnern die Stütze ihres Namens geliehen. Hicks-Beach allerdings hat sich schon wieder mit den nötigen Reserven den Weg zur Rückkehr in die Arme Balfours und Chamberlains eröffnet. Lord Rosebery, der theoretisch so sehr kluge Mann und ungeschickteste aller praktischen Politiker, hat den Moment für gegeben erachtet, seine eigene, frühere Äußerung zugunsten des Imperialismus teilweise zu desavouieren. Die ganze Schar der alten Liberalen — Asquith, Campbell-Bannerman, Morley — gemeinsam mit den sonstigen Größen des Cobdenklubs machte sich mit Wort und Schrift emsig ans Werk. Neue Klubs nahmen auf beiden Seiten den Kampf auf, die „Free Trade Union" und die „Unionist Free Food League" gegen, das „Birmingham Tariff Committee", die „Tariff Reform League" für Chamberlain usw. Ein Strom von Reden, Tinte und Druckerschwärze ergoß sich, der alle öffentlichen Versammlungen, Zeitschriften und Zeitungen nun seit Monaten überschwemmt und noch eine gute Weile fortdauern wird. Man erkennt allgemein die Klugheit des Kolonialsekretärs, daß er aus dem Ministerium ausgetreten und, selbst dadurch jeder Reserve entledigt, diesem nun nach keiner Richtung mehr hinderlich ist. Er nimmt mit seinen Leuten die Stellung ein, wie s. Z. die Herren von Manchester, die als private Bürger solange agitierten, bis Sir Robert Peels Verlangen erfüllt war und das Volk in unzweideutiger Weise seine Wünsche kundgetan hatte.

Wird Chamberlain den gleichen Erfolg haben? und, wenn dies der Fall, wie und wann wird dieser eintreten?

V.

Einige der Hauptergebnisse der amtlichen Denkschrift und der sonstigen Veröffentlichungen, von denen neben jener das Buch des Birminghamer Professors Ashley wissenschaftlich die interessanteste und übersichtlichste sein dürfte — es erschien am selben Tage mit Balfours Broschüre und ohne die Zahlen der Denkschrift benutzen zu können — sind folgende: Großbritannien befindet sich heute im ganzen noch in einer günstigen Lage. Es hat indes im letzten Menschenalter nicht annähernd so schnelle

Fortschritte gemacht als einige Mitbewerber, durch die es daher, trotzdem es gleichfalls nicht stehen geblieben ist, eines Tages möglicherweise überholt werden kann. Das wäre aber für das Land, welches eine größere Bevölkerung besitzt, als es auf seinem eigenen Boden ernähren kann, und daher Lebensmittel und Rohmaterialien für seine Industrie einführen muß, sehr bedenklich. Denn wenn Großbritannien nicht entsprechende Fortschritte in seinen Ausfuhren machen kann, indem die anderen Länder ihm das Feld einschränken, und wenn ferner die Importe der anderen Länder nach Großbritannien sich weiterhin rasch steigern und der heimischen Industrie im Binnenlande weiter verstärkte Konkurrenz machen, muß sich das Arbeitsfeld für die heimischen Arbeiter einschränken, und sie finden keine Gelegenheit zu lohnender Beschäftigung mehr, zumal die Bevölkerung fortfährt, zu steigen. In den letzten Jahren ist zwar der Außenhandel weiter gestiegen, aber die Ausfuhr vermehrt sich schon nicht mehr ganz so rasch, wie die Bevölkerung, dagegen nimmt die Einfuhr ständig rascher zu, so daß die Abhängigkeit des einzelnen Briten von fremden Bezügen ständig größer wird. In der Handelsbilanz steigert sich der Einfuhrüberschuß ständig. Bewegte er sich vor 30 Jahren um 100 Millionen Pfd. Sterl. herum, so hat er Anfang der 90er Jahre schon 130 erreicht und im Jahre 1902 mit 184 Millionen bei rund 800 Millionen Pfd. Sterl. Gesamtumsatz die bisher größte Höhe erklommen. Für 9 Milliarden 850 Millionen Mark Waren wurden 1902 eingeführt, davon nur 6,15 Milliarden mit ausgeführten Waren bezahlt. Die negative Handelsbilanz wird dadurch ausgeglichen, daß die britische Handelsflotte, etwa 50 Prozent der Welthandelsflotte ausmachend, alljährlich etwa 90 Millionen Pfd. Sterl. einnimmt, während das im Auslande angelegte britische Kapital 1898 schon auf weit über $1^1/_2$ Milliarden Pfd. Sterl. von Sir Robert Giffen geschätzt wurde, die gleichfalls über 90 Millionen Pfd. Sterl. Zinsen jährlich einbringen. Dazu kommen weitere Einnahmen an Versicherungsprämien, Geschäftsgewinne usw. Die Zahlungsbilanz also ist zwar weit überdeckt, und neue Sparkapitalien stehen zur Anlage im Auslande alljährlich zur Verfügung. Das ist aber für die britische Volkswirtschaft nur von bedingtem Nutzen, denn das Übergewicht in der Schiffahrt wird durch das Vordringen anderer seefahrender Nationen nennenswert eingeschränkt, das Auswandern des Kapitals aber bedeutet die Schaffung von Industrien im Auslande, die dann den britischen Arbeitern verschärfte Konkurrenz machen und ihnen die Arbeitsgelegenheit daheim beschränken.

Ein eingehenderes Eindringen in die Details der Handelsbilanz setzt die an sich noch nicht gerade bedenklich scheinenden Zahlen in erheblich ungünstigeres Licht. Eine negative Handelsbilanz gilt heute keineswegs mehr als ein Zeichen der Verarmung, sondern beweist unter Umständen steigenden Wohlstand eines Landes, indem dies immermehr die Früchte seiner eigenen Arbeit genießt und sich für seine Ersparnisse den Ertrag fremder Arbeit als wirtschaftlichen Tribut anderer Länder zuführen läßt; aber aus obigem Grunde kann die Entwicklung dem heimischen Arbeiterstand gefährlich werden, und in Großbritannien hat sich schon gezeigt, daß die Konkurrenzkraft der alten britischen Hauptindustrien, der Eisen- und Stahlindustrie und der drei großen Textilgewerbe für Wollwaren, Baumwollwaren und Leinenwaren nachgelassen hat. Als Stahlfabrikant ist England von Amerika und Deutschland überholt, in den Textilindustrien rücken ihm diese und andere Nationen stark auf den Hals.

Seit Anfang der siebziger Jahre sind die Exporte der Metallindustrie von 18⅓ auf 15½ Prozent, die Textilexporte von 50⅓ auf 32 Prozent des Wertes der britischen Ausfuhren zurückgegangen. Die Glas-, die Papierindustrie ist zurückgegangen, die Importe gestiegen, in der Leder-, der chemischen Industrie führt das Ausland. Nur in untergeordneten Gewerben, sowie Brauerei und Brennerei sind die Ausfuhren nennenswert gestiegen, am stärksten aber sonst auf zwei Gebieten, die für die Zukunft nicht verheißungsvoll sind: einerseits hinsichtlich Maschinen, diese dienen dann später dazu, in fremden Ländern die Konkurrenz gegenüber Großbritannien zu verstärken; anderseits sind die Kohlenexporte rapide gewachsen, das ist aber ganz unerwünscht, denn Kohlenausfuhr bedeutet eine Verminderung des britischen Kapitals der Zukunft, und dazu eine Versorgung auswärtiger Konkurrenten, wenn nicht gar feindlicher Flotten mit billiger Feuerung.

Eine weitere Betrachtung zeigt eine morphologische Umgestaltung des britischen Außenhandels. Während seit Anfang der siebziger Jahre die Einfuhren von Industrieartikeln sich auf mehr als die doppelte Werthöhe erhoben haben, ja seit Anfang der sechziger verfünffachten, haben sich die Ausfuhren von Fabrikaten seit den sechziger Jahren im Wert nicht erhöht, zeitweilig sogar stark vermindert; seit Anfang der siebziger sind sie nicht ganz verdoppelt. In anderen Ländern dagegen, wie Deutschland und den Vereinigten Staaten, dürfte sich das Bild genau umgekehrt verhalten, und für diese Länder spielen britische Industrieartikel heute eine ungleich geringere Rolle, als einst.

Diese Umgestaltung hat ihren Grund darin, daß sich die gewerblichen Verhältnisse der anderen Länder und dementsprechend die Handelsbeziehungen innerlich vielfach umgestaltet haben, außerdem England einen Teil seiner Bedeutung im Zwischenhandel verloren hat. Nimmt man diejenigen Staaten einschließlich der britischen Kolonien, welche selbst Industrien betreiben und daher Schutzzölle eingeführt haben, so ist ihre Beteiligung am britischen Export seit 1870 um 11 Prozent, ihre Beteiligung an Industrieexporten um 12 Prozent zurückgegangen. Sie nehmen heute Großbritannien nur noch 42 Prozent seiner Exporte, 38 Prozent seiner Industrieexporte ab, gegen einst 53 bezw. 50 Prozent. Unter den anderen Ländern aber haben wieder die britischen Kolonien, und vor allem diejenigen, die neuerdings Großbritannien Vorzugstarife gewähren, den stärksten Aufschwung als Konsumenten britischer Zufuhren zu verzeichnen.

Die ganze Situation scheint zu beweisen, daß der englische Handel für die Zukunft die größten Chancen im Verkehr mit den Kolonien, die kleinsten Chancen im Verkehr mit den anderen Industriestaaten aufweist. Ist auch heute der Verkehr mit dem Auslande noch bei weitem größer — die Importe aus dem Auslande betrugen 422, aus britischen Besitzungen 107 Millionen Pfund Sterling im Jahre 1902, die Exporte von britischen Waren nach fremden Ländern 174, nach britischen Kolonien 109 Millionen Pfund Sterling, die Ausfuhren im Zwischenhandel nach fremden Ländern 57, nach britischen Kolonien 8 Mill. Pfd. Sterl. — so ist der Kolonialverkehr doch weit entwicklungsfähiger. Die Industriestaaten werden Großbritannien, gestützt auf ihre hohen Schutzzolltarife, mehr und mehr von ihren Märkten ausschließen. Auf überseeischen Märkten industriell nicht fortgeschrittener fremder Länder muß Großbritannien mit diesen Schutzzollstaaten unter politisch

gleichen Bedingungen konkurrieren. Vorteile werden überwiegend nur da erwachsen, wo in enger Wechselwirkung Mutterland und Kolonien einander nicht nur als Händler gegenüber, sondern auch als schutzbereite Bundesgenossen und Brüder nahe stehen.

Vier Gründe werden allgemein ins Feld geführt, um das britische Volk gegen das Ausland wirtschaftspolitisch mobil zu machen. Erstens hätte Großbritannien seine Märkte aller Welt geöffnet, sie ihre Türen aber in ständig steigendem Grade durch Zölle geschlossen. Die amerikanische, die französische Hochschutzzollpolitik werden hierbei mit der mäßigen deutschen Zollpolitik zusammengeworfen, weil man bekanntlich Deutschland gerade neuerdings mit besonderer Vorliebe und Erfolgsicherheit bei den Massen als den schwarzen Mann hinstellt. Zweitens bedienten sich diese Länder in ihrer Konkurrenz ungebührlicher Mittel. Sie zögen Gewerbe und Verkehrsanstalten künstlich und mit Staatsprämien groß, gäben offene und versteckte Exportprämien, die Eisenbahnen gewährten ungebührliche Exporttarife, Dampfschifflinien lebten von Staatsgeldern, wobei man in Großbritannien nur allzugerne verschweigt, daß mit einem ungleich rigoroseren System von Staatsvergünstigungen und Einfuhrverboten und einem viel größeren Aufgebot von Prämien die englischen Industrien mehrere Jahrhundert lang gefördert sind, bis ihre vollkommene produktionstechnische Überlegenheit eine Einstellung gestattete. Drittens ereifert man sich gegen die Konkurrenzmethoden der auswärtigen Industrien, die in ihrer Organisation nicht mehr dem Individualismus huldigen, sondern sich zu Kartellen und Trusts zusammengeschlossen haben und nunmehr eine einheitliche, unfaire Exportpolitik treiben. Sie lieferten ihrem heimischen, zollgeschützten Markt die Waren nach Ausschluß der inneren Konkurrenz zu teueren Preisen und soviel er dazu aufnehme, während sie dann den Überschuß, den sie aus produktionstechnischen Gründen zu erzeugen für richtig finden, aber daheim nicht abzusetzen vermögen, zu Schleuderpreisen auf den Weltmarkt würfen und natürlich in erster Linie in das schutzlose, freihändlerische England. Für dieses besonders gehässige Vorgehen hat man ein eigenes Schlagwort erfundene „Dumping" (Abladen, beim Kehricht- und Mistfahren). Der Raum verbietet, hier auf die Einzelheiten dieser Frage weiter einzugehen; der niedrige Auslandspreis ist eine alte Erscheinung im Welthandel, viel älter als die moderne Industrie und die Trusts. Die Klagen über die auswärtige Schleuderkonkurrenz sind gleichfalls alt und werden von deutschen und amerikanischen Händlern ebensowohl gegen die Engländer und gegeneinander wie von jenen gegen die Deutschen und Amerikaner angewandt; dies ist im Laufe der letzten Jahre mehrfach aktenmäßig bei staatlichen Enqueten festgelegt, z. B. vor der Industrial Commission zu Washington. Exportpreise sind meist niedriger und in Krisenzeiten, wo man mit Vorräten aufräumen will, oft viel niedriger als Inlandspreise, selbst im freihändlerischen England.*) Viertens betont man je nach dem Publikum, für welches geschrieben und geredet wird, entweder im schutzzöllnerischen Deutschland seien die Löhne schneller gestiegen als in England, oder es sei unrecht, daß die englischen Arbeiter mit den Erzeugnissen deutscher Hungerlöhne konkurrieren müßten.

*) Seitens der Freihändler ist betont, das „Dumping" von Eisen habe den englischen Fertigfabrikatindustrien billiges Rohmaterial für Maschinenbau, Schiffbau usw. geliefert. Doch wollen die Schutzzöllner das nicht als Ausgleich der Schädigung gelten lassen.

Im ganzen sind hiermit die Argumente zu Ende, mit denen Balfour für „Retaliation" arbeitet; sie alle macht auch Chamberlain sich zunutze, betont aber weiter die imperialistische Seite. Ihrer Neigung und politischen Stellung nach richten sie es so ein, daß Balfour im wesentlichen der chauvinistischen Trompete Angriffstöne entlockt, während Chamberlain mit der pathetischen Harfe des imperialistischen Staatsgedankens sich verlautbart. Er ist im Grunde nie ein Deutschenfeind, vielmehr früher ein Anhänger des pangermanischen Dreibunds, der Verbrüderung der drei germanischen Völker gewesen.

Die Imperialisten fügen den obigen Gründen nun weiter hinzu: heute sei der Handel mit den Kolonien ja noch relativ schwach, aber das britische 40 Millionenreich könne ihn durch einen engeren Zusammenschluß mit seinen überseeischen Provinzen und ihren 12 Millionen weißer und mehr als 350 Millionen farbiger Bewohner nach allen Richtungen ungeheuer fördern. Heute nähmen die Fremden am Kolonialhandel zu etwa 25 Prozent teil, Großbritannien beziehe seine Rohmaterialien für Ernährung und Industrie ganz überwiegend aus fremden Ländern. Durch engeren Zusammenschluß könne man nicht nur für Großbritannien den gesamten Kolonialhandel einschließlich der Schiffahrt monopolisieren und den Kolonien einen größeren Absatzmarkt zu besseren Preisen schaffen, sondern wenn der Ertrag, welchen die kolonialen Produkte auf dem britischen Markte erzielen, sich erhöhte, würde die Kolonialwirtschaft einen großen Impuls empfangen, die Niederlassung für Landwirte ganz andere Lockungen bieten als bisher. Dann sei zu erhoffen, daß die Auswanderung, die bisher auch britische Untertanen überwiegend in das Konkurrenzland, in die Vereinigten Staaten, geführt habe, in Zukunft Hunderttausende dem Getreidebau, der Viehzucht und Obstkultur von Kanada, dem Weinbau und der Viehzucht von Südafrika, der Landwirtschaft von Australien zuführen werde. Damit werde sich für britische Waren da, wo heute 12 Millionen weiße Abnehmer sitzen, in wenigen Menschenaltern ein Markt mit 50 bis 100 Millionen weißer Bewohner erschließen, — weiße Bewohner nehmen aber ein Vielfaches an britischen Waren im Vergleich mit den farbigen Kolonialbewohnern in Anspruch Anderseits werde in den Kolonien bald eine solche Menge von Rohmaterialien erzeugt werden, daß man, was für die Zukunft in Krieg und Frieden angesichts der imperialistischen Tendenzen anderer Großstaaten von größter Wichtigkeit sei, von fremden Zufuhren mehr und mehr unabhängig würde. Die Kolonien hätten großherzig dem Mutterlande die Hand hingestreckt, lehne dies sie ab, indem es sich weigere, seinerseits ihnen entgegenzukommen, so sei ein weltgeschichtlicher Moment unwiderbringlich dahingegangen.

Sieht Ashley in dem weiteren Anhängen an die Freihandelstheorie die Gefahr, daß England das Schicksal des heute in Ruhe und Beschränkung teils von seinen Ressourcen, teils von den Zinsen exportierter Kapitalien lebenden Holland teilen werde, daß einst London und ein paar große Städte noch größere Ansammlungen von Arbeiterbevölkerungen werden, das übrige England aber stillstehen, einen angenehmen Aufenthaltsort für große und kleine Rentiers ausmachen und aus dem Touristenverkehr Einnahmen ziehen werde, so will Chamberlein vermeiden, daß ein Kleinengland der Freihändler „vollständig von der Gnade derjenigen abhängig wird, welche ihm sein jetziges Gedeihen neiden und gezeigt haben, daß sie bereit sind, alles zu tun,

was sie vermögen, um seine zukünftige Vereinigung mit den britischen Stämmen über die Welt hin zu verhindern". Wie er einst gegen Home Rule protestiert hat, die das vereinigte Königreich auseinandergerissen hätte, so warnt er seine Landsleute, jetzt den großen und entscheidenden Moment nicht zu versäumen, wo ihnen zum letzten Male die Möglichkeit winke, auf wirtschaftlicher Grundlage ein politisches Gebäude von einer Großartigkeit zu errichten, wie es die Welt noch nicht erschaut hätte.

VI.

Wer den Gang der Ereignisse in England verfolgt, kann sich keinem Zweifel hingeben, daß von den Balfour-Chamberlainschen Plänen in näherer Zukunft weit mehr verwirklicht werden wird, als die Kritik der Gegner zuzugeben geneigt ist. Ist die Gefahr der äußeren Konkurrenz auch noch nicht überwältigend drückend, so empfindet sie doch der Brite und macht sich Ideen über die Chancen der Zukunft. Auch darüber ist man sich wohl nicht im Unklaren, daß die aufwallende Begeisterung in den Kolonien, wenn sie nicht bald einen materiellen Rückhalt erhält, leicht wieder schwinden und in Kanada die alte Vorliebe für die Vereinigten Staaten, in Australien der Wunsch, sich vollständig zum von europäischen Beziehungen ungestörten Beherrscher der Südsee machen zu können, in Südafrika lokalpatriotische Bestrebungen die Oberhand gewinnen mögen. Wenn es Großbritannien nicht gelingt, sich mit seinen Kolonien jetzt einen neuen Modus vivendi engerer Wechselbeziehungen zu schaffen, so mag Stead recht haben, daß seine Zukunft als Großmacht darin liegt, daß es sich als eine Provinz an ein englisch sprechendes Weltreich mit der Hauptstadt Washington anschließen oder auf Weltmachtstellung neben den Riesenimperien Nordamerika und Rußland verzichten muß.

Ob der wirtschaftliche Zusammenschluß dafür das dauernd Richtige ist, ob er überhaupt von Dauer sein kann, und ob er ausreichen wird, das sind Fragen, die sich heute nicht beantworten lassen. Die Gefahren sind für Mutterland und Kolonien nicht klein. Engerer Zusammenschluß kann wieder größere Reibungen heraufbeschwören, wie einst zwischen Nordamerika und England. Die Kolonien werden sich voraussichtlich nicht dauernd von industrieller Entwickelung zurückdrängen lassen wollen. Hat doch Kanada schon heute erhebliche Industrien, in denen namentlich auch amerikanische Kapitalien arbeiten, Kohlen- und Eisenindustrie, Zucker- und andere Nahrungsmittelindustrien und ein wenig Textilindustrie usw. und es sucht sie mit allen Mitteln innerer Förderung rasch zu heben. Australien mit seinem selbstbewußten, lokalpatriotischen Arbeiterstand hat schon auf einigen dieser Gebiete Ansätze erreicht, weiteres wird es erstreben; und selbst Südafrika wird nicht immer zurückbleiben wollen. Ob Nordamerika die Absperrung Kanadas ruhig hinnehmen wird, bleibt abzuwarten! Betreffs der Höhe des Schutzes erkennen einzelne Verteidiger der Neuerungen bewußt an, was die freihändlerischen Gegner ihren Plänen vorwerfen, ein Anfangen in dieser Richtung ließe noch nicht erkennen, wo man enden werde. Gegenüber der Form der heutigen Weltkonkurrenz ist ein Zoll von 10 und 20 Prozent vollständig ungenügend zu wirklichen Abschließung, man wird vielleicht allmählich zu Eisen- und Textilzöllen von 70 und 80 Prozent, oder gar Einfuhrverboten übergehen müssen, meint Ashley. Darin liegen immerhin große Gefahren für die Zukunft des englischen Handels und

vor allem des englischen Zwischenhandels und der durch ihn gestützten Schiffahrt nach nichtbritischen Ländern. Der Ruf nach einer auf energischen Absperrungen beruhenden Schiffahrtspolitik, wie er in den letzten Jahren in England ertönt, ist bisher im wesentlichen verhallt, weil man weiß, daß Maßregeln gegen fremde Schiffahrt seitens Englands eine nachteilige Anwendung von Gegenseitigkeitsgrundsätzen seitens anderer Länder zur Folge haben wird, die die größte Handelsflotte der Erde natürlich besonders schwer treffen müßte. Aber auch auf diesem Gebiet hat man doch schon Pläne offiziell zu erörtern für richtig befunden, welche die fremden Flaggen von der britischen Küstenschiffahrt ausschließen wollen, worunter man auch den Verkehr zwischen Mutterland und Kolonien und zwischen allen Kolonien versteht; wie Rußland die Fahrt vom Eismeer ins Schwarze Meer und von der Ostsee nach Wladiwostok, oder wie Nordamerika die Fahrt von New York nach Vancouver seiner Küstenschiffahrt vorbehält. Ferner hat man, geschreckt durch die Eroberungsgelüste des Morgantrust, seine Schiffahrtssubventionen vergrößert und eine Vorlage vorbereitet, durch die man auf administrativem Wege der fremden Schiffahrt allgemein Schwierigkeiten bereiten kann. Der Gesetzentwurf vom Sommer 1903 will fremde Passagier-, Auswanderer- und Frachtschiffe, die England anlaufen, allen Vorschriften für englische Schiffahrt unterwerfen. Hierdurch würde man dieselbe Gelegenheit zu Schikanen, Erschwerungen, indirektem Ausschluß finden, wie man sie seinerzeit, 1854, bei der angeblich freien Schiffseinfuhr durch die Anforderung der Anpassung an die englischen Bauvorschriften und Baubeaufsichtigung geschaffen hat.

Es sind gefährliche Experimente, die man dem englischen Volke vorschlägt, um es aus einer Lage, die man für gefährlich hält, zu retten. Doch bekennen die Männer, die sich mit diesen Plänen identifizieren, ihre volle Bereitwilligkeit, die Verantwortung vor Gegenwart und Zukunft auf sich zu nehmen. Und das ist es ja schließlich, was man von großen Männern da erwartet, „wo der Zage zögernd schweigt".

Was wird die Folge für Deutschland sein, wenn sie Recht behalten? — Zunächst haben wir kaum einen Grund, uns zu sehr zu beunruhigen. Führt England Zölle wieder ein, so werden trotz aller Behauptungen Chamberlains die Preise der Lebenshaltung, die Löhne und weiter die Produktionskosten steigern, die Konkurrenz also England gegenüber auf allen dritten Märkten erleichtert werden. Hier kann man sich eventuell entschädigen, wenn sich in England selbst der Markt für ausländische Produkte verkleinern sollte. Nach den Erfahrungen aber in den Vereinigten Staaten mit seinen ungleich höheren Zöllen, oder in Rußland, oder in Frankreich ist die deutsche Industrie auch in Schutzzolländern mit noch erheblich höheren Zollsätzen als den geplanten konkurrenzfähig. Umgekehrt wird für England bei höheren Produktionskosten der Bewerb auf dem deutschen Markte nichts weniger als erleichtert. In der Schiffahrt verkehren ja weit mehr englische Schiffe in deutschen als deutsche Schiffe in englischen Häfen, so daß also eine gegenseitige Benachteiligung der Flagge nicht uns in erster Linie treffen würde. Es wird auch von Sachkennern stets betont, daß die bisher geplanten Maßregeln mit dem Bestreben nach Ausschließung nichtkolonialer Nahrungsmittel sich innerlich vielmehr gegen die Verein. Staaten richten, diesen ungleich gefährlicher sind als uns, die nach England vielen Industrien die für die dortigen Betriebe unentbehrlichen Halbfabrikate und Hilfsmittel liefern. Eine Einschränkung

des gegenseitigen Verkehrs würde für beide Teile unerfreulich sein, aber uns nur die Möglichkeit näherlegen, uns auf anderen Märkten zu erholen.

Geht England zum Schutzzoll über, so wird sich ferner mit größerer Beschleunigung dort der Konzentrationsprozeß in Trusts vollziehen, die selbst jetzt schon nennenswerte Fortschritte gemacht haben, und das „Dumping“ wird von hier aus in verstärktem Maße fortgesetzt werden. Die Folge ist dann voraussichtlich eine größere Beschleunigung jener Tendenzen, die die Begründung von Weltsyndikaten und Welttrusts bezwecken.

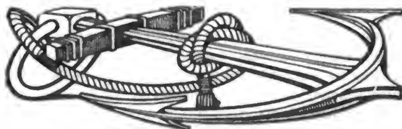
Wann die ersten entscheidenden Schritte geschehen werden, die Pläne gesetzlich zu verwirklichen, ist nicht ganz sicher zu sagen. Es kann 1 bis 2, es kann auch 5 bis 6 Jahre dauern; lebt der 68jährige Chamberlain noch lange genug, wird es etwas rascher, sonst wohl etwas langsamer kommen. Kommen wird das neue Regime, und zwar schrittweise nach englischer Art. Das ist sicher, die Cobdensche Weltanschauung über ewige Harmonie und Frieden auf der Grundlage freier Wirtschaft hat sich nicht verwirklichen können. Ihre Zeit ist heute wieder zu Ende. Der Neo-Merkantilismus arbeitet mit ähnlichen Mitteln wie der alte, nur auf vergrößerter Basis, mit modernerer maschinenbetriebener Technik, breiterer kapitalistischer Grundlage, besserem geistigem Rüstzeug, ferner treffenden Waffen und größeren, schwerer gepanzerten Schiffen. Um sich mit seinem ganzen Apparat auszurüsten, haben die verschiedenen Nationen an verschiedenen Stellen angefangen.

Muß der Effekt notwendig derselbe sein wie einst: endlose wirtschaftliche und machtpolitische Kämpfe? Auch das bleibt der Zukunft vorbehalten. Aufgabe Deutschlands nun ist, wenn es am Wettbewerb weiter teilnehmen will, seine mühsam errungenen, kleinen Erfolge erweitern oder auch nur erhalten möchte, dafür Sorge zu tragen, daß es im Tempo Schritt hält. Nicht durch politische oder wirtschaftliche Absperrung nach außen kann es sein Ziel erreichen, denn bei seiner Lage und seiner Bevölkerungsdichtigkeit ist es gleich England auf auswärtige Versorgung und auswärtige Beziehungen angewiesen. Es muß nach draußen hin mittun. Und da kann es seine Erfolge unter Beibehaltung der nötigen Beschützung seiner Grenzen, wie seiner Zufuhr- und Ausfuhrwege sich nur schaffen durch fortschreitende innere Entwickelung, ständige Förderung seiner Gewerbe und seiner Erwerbsstände, wirtschaftliche und soziale Reformen, Pflege der höchsten geistigen, technischen und praktischen Bildung in den breiten Massen wie in der Elite, weit ausschauende staatliche Politik zur Hebung von Handel und Wandel und Verkehr, zur Förderung und zur Sicherung inneren und äußeren Friedens und Gedeihens. Neben den obigen Plänen wird die englische Politik sicherlich alle diese Gesichtspunkte weiter im Auge behalten, und auch mit zahlreichen Projekten verschiedenster Richtung, so vor allem der Alters- und Invaliditätsversicherung aus den neuen Zolleinnahmen, ist dabei Chamberlains Name verknüpft. Das deutsche Volk muß diese Vorgänge aufmerksam verfolgen und rastlos weiter arbeiten, wie bisher; dann darf es hoffen, auch gegenüber und trotz der neuesten Phase der englischen Wirtschaftspolitik sich die Märkte und die Achtung der Welt in steigendem Maße zu gewinnen für seine Güter „Made in Germany“.*)

*) William S. H. Gastrell: »Our trade in the world, in relation to foreign competition 1885 to 1895.« London 1897. — J. W. Root: »Tariff and trade.« Liverpool 1897. —

John Davidson: »Commercial federation and colonial trade policy.« London 1900. — Karl Rathgen: „Die englische Handelspolitik am Ende des neunzehnten Jahrhunderts." In „Schriften des Vereins für Sozialpolitik", Bd. 91. Leipzig 1901. — Ernst von Halle: „Englands Weltmachtstellung auf dem Meere" In „Volks- und Seewirtschaft", Bd. II. Berlin 1902. — Nauticus: „Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen", Bd. II, S. 51—73, 124—147. Berlin 1900. — W. T. Stead: »The Americanization of the world.« London 1903. — Erich Marcks: „Die imperialistische Idee in der Gegenwart." Dresden 1903. — »Dispatch from Mr. Chamberlain to the governors of colonies and the high commissioner of Cyprus and the replies thereto, trade of the British Empire and foreign competition.« Cd. 8449. London 1897. — »Opinions of H. M. diplomatic and consular officers abroad on British trade methods.« Cd. 9078. London 1902. — »Trade of principal British colonies with foreign countries (distinguishing manufactures, food, and raw materials, and also principal articles).« 1901. 322. London 1903. — »Tables showing the progress of merchant shipping in the United Kingdom and the principal maritime countries.« 1902. 290. London 1903. — »Statistical tables showing production and consumption of iron and steel in the United Kingdom and principal foreign countries.« 1890/1901. 240. London 1903. — »Return showing the production and consumption of alcoholic beverages (wine, beer, and spirits) in the United Kingdom and various foreign countries and British colonies, 1885 to 1899.« 335. London 1901. — »Return showing the production of tea and coffee and consumption in the United Kingdom and various foreign countries and British colonies in 1900 and previous years.« 363. London 1902. — »Memorandum on comparative statistics of population, industry and commerce, of United Kingdom and some leading foreign countries.« Cd 1199. London 1902. — »Reports of committee on steamship subsidies.« 300, London 1991; 385, London 1902. — »Trade between United Kingdom, Canada and Germany, 1890—1902.« 328 London 1903. — »Return of yearly value of imports for consumption from the United Kingdom and United States into Canada since the Canadian preferential tariff came into force etc.« 310. London 1903. — »Paper relating to a conference between the secretary of state for the colonies and the prime ministers of self-governing colonies, June to August 1902.« Cd. 1299. London 1902. — »British and foreign trade and industrial conditions; memoranda, statistical tables and charts.« Cd. 1761. London 1903. — Arthur James Balfour: »Economic notes on insular free trade.« London 1903. — J. W. Root: »The trade relations of the British Empire.« Liverpool 1903. — Thomas Penn Gaskell: »Free trade a failure from the first.« London 1903. — C. A. Vince: »Mr. Chamberlain's proposals. What they mean and what we shall gain by them. With a preface by the Right Hon. Joseph Chamberlain.« London 1903. — Joseph Chamberlain: »Imperial Union and tariff reform.« London 1903. — Sir Vincent H. P. Caillard: »Imperial fiscal reform.« London 1903. — W. J. Ashley: »The tariff problem.« 2. edit. London 1904. — Derselbe: »British industries.« London 1903. — John B. C. Kershaw: »Trade and Empire.« London 1903. — Professor Knight: »Reciprocity in Trade.« The Empire's Safeguard. — Mary Warren: »The trade of the Great Nations.« London 1903. — H. W. Wilson: »Mr. Chamberlain's new policy.« London 1903. — The Birmingham Tariff Reform Committee: »A short handbook for speakers and students of the policy of preferential tariffs.« Birmingham. — Tariff Reform League: »A short handbook for speakers and students of the policy of preferential tariffs. Westminster. — T. L. Gilmour: »All sides of the fiscal controversy.« — H. H. Asquith: »Trade and the Empire, Mr. Chamberlain's proposals examined in four speeches and a prefatory note by the Right Hon.« London 1903. — Harold Cox (ed.): »British industries under free trade.« London 1903. — H. W. Massingham (ed.): »Labour and protection.« London 1903. — L. G. Chiozza-Money: »Elements of the fiscal problem.« London 1903. — Sidney Buxton: »The fiscal question.« — J. M. Maclean: »Free trade with India.« 1904. — Sir Ropes Lethbridge: »India and our fiscal policy.« — Dr. Doerkes-Boppard: „Verfassungsgeschichte der australischen Kolonien und des »Commonwealth of Australia«. München und Berlin 1903. — Unionist Free Food League: »The case against the protective taxation of food and raw material.« London 1903. — Free Trade Union: »Handbook for speakers on

the tariff question«, Westminster 1903; sowie die Tracts desselben Klubs. — Prof. A. W. Flux: »Preferential tariffs and Canadian interests.« — L. L. Price: »Economic possibilities of an Imperial fiscal policy. — Prof. C. F. Bastable: »Taxation for revenue as a canon of public finance. (Letztere drei Aufsätze in: »Economic Journal«, No. 52, Vol. XIII.) — »Merchant shipping act (1894) amendment bill« 3. Edward VII. Bill 245. London, Juli 1903. — Außerdem die Aufsätze der »Saturday Review« und des »Spectator« sowie der »National Review«, »Empire Magazine«, »Fortnightly Review«, »Nineteenth Century and After«, »New Liberal Review«, »Economic Review«, »Contemporary Review«, »Monthly Review«, »Quarterly Review«, »Edinburgh Review«, »Westminster Review«, »Independent Review«, »Saturday Review«, »Spectator« usw.



Tsingtau als Badeort.

Von Marine-Stabsarzt Dr. Mixius.

Die Zeitungen des fernen Ostens, die im Spätsommer und Herbst nach Europa gekommen sind, berichten, daß eine Anzahl Fremder die Stadt Tsingtau in unserem chinesischen Gebiet als Badeort aufgesucht habe. Schon damals, als die ersten Berichte über unsere neue Erwerbung nach Deutschland kamen, wurde darauf aufmerksam gemacht, daß Tsingtau sich als Kurort eigne. Schwere Epidemien, unter denen in den nächsten Jahren die europäische Bevölkerung litt, verschaffen dem Schutzgebiet den Ruf, ein mörderisches Klima zu haben. Wenn sich auch heutzutage nach dieser Richtung hin die Meinungen sehr zum Bessern geändert haben, so wird doch noch vielfach das Klima Kiautschous mit Mißtrauen betrachtet.

Die folgenden Zeilen sollen über die klimatischen Verhältnisse Tsingtaus Aufschluß geben, vor allem aber die Frage beantworten: Ist es als Badeort geeignet und hat es als Badeort eine Zukunft?

Ich konnte die meteorologischen Aufzeichnungen von 5 Jahren verwerten; ferner habe ich selber den Ort durch mehr als 4 Jahre hindurch kennen gelernt.

Vorweg gilt es festzustellen, ob Tsingtau den Bedingungen entspricht, die man in sanitärer Hinsicht an jeden Kurort stellen muß.

Dabei kommt selbstverständlich nicht der augenblickliche Stand der Dinge in Betracht, vielmehr auch das, was schon planmäßig festgelegt oder was in den nächsten Jahren sich entwickeln wird.

In durchaus richtiger Erkenntnis der Verhältnisse hat man die Auguste Victoria-Bucht als Villen- und Badesiedlung vorgesehen. Sie ist landschaftlich schön, sie wird stets fern vom Verkehr liegen, wenn sich, wie wir hoffen, in Tsingtau ein solcher entwickelt, sie liegt frei gegen das Meer und bietet dem Kurgast zu jeder Zeit einen herrlichen Ausblick. Hierhin gehören in Zukunft die Wohnungen der Kurgäste. Mit Recht hat das Gouvernement eine landhausartige Bebauung vorgesehen, denn es ist wichtig, daß ein Kurort nicht eng und stickig gebaut ist. Mögen später die Badegäste in einem Hotel oder in einzelnen Häusern wohnen, die erste Bedingung ist, daß Luft und Licht an sie herankönnen, daß die Räume weit und luftig sind, daß die Häuser nach Süden hin gelegen sind und daß sie, wenn möglich, einen freien Blick gestatten. Die Kurgäste sollen Ruheplätze im Freien haben, es sollen Anlagen vorhanden sein, in denen sie sich ergehen können, und die Wege sollen staubfrei sein. Für Anlagen hat unsere Forstverwaltung gesorgt. In wenigen Jahren werden sie einen angenehmen Aufenthalt bieten. Die Wege werden durch fortgesetztes Besprengen staubfrei gehalten werden müssen.

Von einem Kurort verlangt man, daß die Versorgung mit Nahrungsmitteln einwandfrei sei. Die Fleischversorgung, die schon jetzt gewissenhaft überwacht wird und, dank der Kühlräume und Eiskeller der Lieferanten im Sommer, den Wünschen der Hygiene bereits entgegenkommt, wird nach dem Bau des Schlachthofes, der zugleich große Kühlanlagen haben wird, vollkommen auf der Höhe der Zeit stehen. Die

Milchversorgung, die für Kinder besonders wichtig ist, kann ebenfalls leicht auf einen hohen Grad der Vollkommenheit gebracht werden. Die chinesische Kuh gibt eine äußerst fettreiche Milch, die für Kinder, ja auch für Säuglinge, sehr geeignet ist. Bei manchem Baby habe ich in Tsingtau die Milch mit Erfolg angewandt. Die auch in Gesundheitsfragen sehr eifrige und zuverlässige Polizei kontrolliert die chinesischen Milchwirtschaften gewissenhaft. Besonders angenehm ist es, zu wissen, daß bisher noch nicht die Tuberkulose beim Rindvieh festzustellen war, — gewiß ein großer Vorzug gegen die heimischen Verhältnisse.

Gemüse liefert das Land in mannigfacher Art. Der Boden hat sich auch als fähig erwiesen, alle heimischen Gemüsearten bestens hervorzubringen. Obst wird in Fülle aus dem Hinterland gebracht.

Ein Vorzug Tsingtaus ist ein nach modernsten Anschauungen erbautes und mit modernsten Einrichtungen versehenes Hospital, das, wenn ein Pavillon für Frauen und Kinder erbaut sein wird und diesem ein besonders vorgebildeter Arzt vorsteht, vollendet und jedem anderen Krankenhaus im Osten überlegen sein wird.

Der heikelste Punkt für Tsingtau ist die Forderung, die an jeden Kurort gestellt werden muß: Er soll frei sein von endemischen Krankheiten. Endemische Krankheiten sind die, die unter der Bevölkerung einer Gegend dauernd herrschen. Die endemischen Krankheiten im Schutzgebiet sind die Darmkatarrhe, die Ruhr und der Darmtyphus. In der heißen Sommerzeit treten die Katarrhe und die Ruhr zahlreich auf, im Herbst der Typhus.

Man ist gegen die Krankheiten mit vieler Energie und Umsicht durch hygienische Maßnahmen zu Felde gezogen. Der Erfolg ist so groß, daß er zu weiterem Kampfe ermutigt, wenn schon bei der Kleinheit des Gebiets und der eingeborenen Bevölkerung, die für hygienische Fragen kein Verständnis hat, eine immer wiederkehrende Einschleppungsgefahr vorhanden ist.

Reinlichkeit, eine einwandfreie Wasserversorgung und Beförderung des Pflanzenwuchses sind die drei Hauptpunkte, auf die es dabei ankommt.

Der aufwachsende Wald, die Grasnarbe, die die Chinesen früher bis zum letzten Halm auskratzten, Gärten und Anlagen befestigen den Boden und verarbeiten tausend Dinge, die der Fäulnis anheimfielen und den Boden verunreinigten. Jetzt schon ist Tsingtau in der glücklichen Lage, eine gute Wasserleitung zu haben. Das Wasser, das dem Haipotale entnommen wird, ist an seiner Entnahmestelle ohne Bakterien und es ist chemisch einwandfrei. Es ist ausgeschlossen, daß durch den Genuß des Tsingtauer Leitungswassers, so wie es aus der Leitung kommt, Krankheitskeime übertragen werden können.

Der dritte Punkt ist die Reinlichkeit. Nicht nur Reinlichkeit am eigenen Körper, sondern auch in Haus und Hof sind vonnöten. Eine der übelsten Plagen sind im Sommer die Fliegen. Sie legen ihre Eier in feuchte, schmutzige Winkel und Gruben. Jetzt schon, nachdem die alten Chinesenhäuser beseitigt sind, merkt man die Abnahme der Insekten. Wenn der Forst hochkommt und Singvögel in seinem Schutze nisten werden, werden ihnen neue schätzenswerte Feinde entstehen. Die großartigste Anlage aber zur Assanierung des Platzes wird neben der Wasserleitung die Schwemmkanalisation darstellen, die, soweit mir bekannt, schon in Angriff genommen worden ist.

Alles in allem: Die in Tsingtau endemischen Krankheiten können bekämpft werden, und wir müssen und werden in diesem Kampfe Sieger sein. So wird Tsingtau in absehbarer Zeit ein gesunder Ort sein und die allgemeinen Vorbedingungen für einen Kurort erfüllen.

Wenden wir uns dem Seebade Tsingtau zu.

Drei Heilkräfte sind es, durch die das Meer seinen wohltätigen Einfluß auf den menschlichen Körper ausübt. Sie finden sich an seinem Strande vereint und heißen: Luft, Licht und Wasser. Sie besitzen nach ihrer Zusammensetzung und Beschaffenheit so viele der Gesundheit zuträgliche Eigenschaften, daß die Heilkunde die Seebadekur heutzutage mit zu den schätzenswertesten physikalischen Heilmethoden rechnet. Unter den drei Elementen nimmt die Seeluft nach ihrer Wirkung die erste Stelle ein. Sie umfließt den Körper des Menschen, der sich an der See aufhält, ununterbrochen. Besonders beim Verweilen am Strande wird der Kurgast von der Seeluft beeinflußt, indem er sie mit jedem Atemzuge in seine Lungen einsaugt. Ein Mensch atmet etwa 625 Liter Luft in der Stunde und am Tage rund 15000 Liter Luft ein. Wenn nun ein Mensch Wochen hindurch die enorme Menge von 150 Hektolitern einer bestimmten, der Gesundheit förderlichen Luft täglich einatmet, so ist es einleuchtend, daß eine gute Wirkung auf den Gas- und Stoffwechsel im Körper nicht ausbleiben kann. Unterstützt und verstärkt wird die Einwirkung der Seeluft durch das intensive Licht am Strande und durch das Seebad.

Diese Wirkungen sind aber nicht überall gleich. Die geographische Lage des Badeortes, seine Lage auf einer Insel oder an der Küste drücken ihm einen besonderen Stempel auf. Die Temperatur der Seeluft und des Seewassers, die Bestandteile dieser Elemente, der Grad ihrer Bewegung und die Richtung der Winde sind von großer Wichtigkeit.

Als Seeluft wird im streng physikalischen und therapeutischen Sinne die Luft bezeichnet, die über dem freien Meere schwebt oder von Seewinden der Küste zugeführt wird. Sie unterscheidet sich nach ihrer Temperatur und ihrer Zusammensetzung wesentlich von der Landluft, die über Land, über Felder und Halden, über von Menschen und Tieren bewohnte Orte streicht.

Tsingtau liegt nach unseren europäischen Begriffen recht weit südlich. Es liegt auf der Höhe etwa von Gibraltar und Neapel, von denen wir gewohnt sind als von Orten zu sprechen, die den Winter des Nordländers nicht kennen. Aber es ist dort anders. Gegenüber dem gewaltigen Golfstrom, der mit seinen warmen Fluten eine Wärmequelle für den größten Teil Europas bildet, gegenüber der nahen, überhitzten Wüste Sahara, die für das südliche Europa einen Wärmespeicher darstellt, gegenüber dem kleinen Kontinent Europas, der von dem Ozean und dem Mittelmeer stark beeinflußt wird, liegt Tsingtau an der Küste eines riesigen Festlandes, dessen gigantische, schneebedeckte Gebirgsstöcke und unermeßliche Steppen einen großen Teil des Jahres die Luftwärme des Ortes beherrschen. Vom November bis zum März hin ist es Winter, das ist die Zeit, in der nördliche Winde über die kalten Festlandsgebiete wehen und oft zu Stürmen anwachsend, mit ihrem eisigen Hauche die Kälte verbreiten, die wir nur im nördlichen Europa kennen und die dem sonnigen Süden der Mittelmeerküste so gut wie fremd ist. In dieser Zeit trägt der Wind den Staub

der ausgetrockneten Felder mit sich, die Luft erreicht den geringsten Grad ihrer relativen Feuchtigkeit — z. B. im Februar 1902 sank diese auf 26 Prozent — und die Einwirkungen dieser unangenehmen klimatischen Verhältnisse machen sich auf die Menschen darin geltend, daß Katarrhe und Mandelentzündungen recht oft und hartnäckig auftreten.

In dieser Zeit ist Tsingtau als Kurort durchaus ungeeignet, wenn auch hier und da sogar einige Tage hintereinander stille, schöne Wintertage das Herz des ständigen Bewohners Tsingtaus erfreuen.

Im April beginnt sich eine Änderung geltend zu machen. Der April und Mai sind für Tsingtau die rechten Frühlingsmonde, die den Sommer vorbereiten. Die Nordwinde schlafen ein, und an ihre Stelle treten mehr und mehr die über das Meer wehenden Winde aus südlicher und südöstlicher Richtung, die Temperatur des Seewassers steigt.

Und gerade das Verhalten des Seewassers zu den Einwirkungen der Sonnenwärme ist wichtig für die Luftwärme der Seebadeorte, auf ihm beruht der Einfluß des Meeres. Die Sonne erwärmt das Meer viel langsamer als das Land, umgekehrt kühlt das Wasser sich aber auch langsamer ab. Daher haben die Küstenorte, die vom Wasser beeinflußt sind, im Sommer ein kühleres und im Winter ein wärmeres Klima als die im Binnenlande. Da — wie schon erwähnt — Tsingtau im Winter als Kurort nicht in Frage kommt, interessieren uns nur die Temperaturverhältnisse im Sommer. Mir stehen für die Orte im Hinterlande leider keine Temperaturtabellen zur Verfügung, ebensowenig für Shanghai und das Yangtsetal. Jeder aber, der im Sommer einmal sich in jenen Gegenden aufgehalten hat, wird auf das Zahlenmaterial verzichten; er weiß aus eigener Erfahrung, wie erfrischend und wie viel kühler die Luft in Tsingtau am Strande ist, als tief drinnen im Lande.

Es erscheint mir aber wichtig, hier eine Übersicht über die Temperaturverhältnisse Tsingtaus zu geben. Es gibt Leute in Tsingtau, die noch immer glauben, wenn die Sonne im Sommer dort etwas intensiver scheint als in der deutschen Heimat, daß sie das Recht hätten, vor Hitze zu zerfließen und fortwährend nach kalten Getränken zu stöhnen. Diesem Aberglauben widersprechen die folgenden Zahlen, die ich aus den Beobachtungen der meteorologischen Station für die Jahre 1898 bis 1902, also für 5 Jahre, entnommen habe. Danach betrug die Durchschnittstemperatur für den Monat:

April	10,5° C.,	August	24,8° C.,
Mai	15,8° "	September . .	21,8° "
Juni	20,1° "	Oktober . . .	16,4° "
Juli	24,1° "	November . . .	9,4° "

Diese Zahlen lehren, daß der April, der in den letzten 5 Jahren als höchste Durchschnittstemperatur 11,8° C. und der November, der als höchste Durchschnittstemperatur 11,7° aufwies und im übrigen oft Witterungsumschläge zeigte, als Kurmonate nicht geeignet sind, so daß wir für Tsingtau als Saison die Monate Mai bis einschließlich Oktober zu betrachten haben. Der heißeste Tag aller Sommermonate in allen 5 Jahren war der 23. Juli 1899, wo das Thermometer bis auf 32,6° C. stieg, sonst überschritt es nur noch im Juli 1900 einmal 32° C. 32,6° C.

sind 26,1° R. Solche Temperaturen kennen wir hier auch und wohnen dabei in engen Häusern der Städte, tragen kein Tropenzeug und haben keine Seebrise wie die Bewohner Tsingtaus. Schon in Kaumi sind bedeutend höhere Temperaturen beobachtet worden, von Shanghai, Haukau und südchinesischen Orten ganz zu schweigen.

Tsingtau hat also in den Sommermonaten unter dem Einfluß der See ein Seeklima, das sich dadurch auszeichnet, daß es nicht so heiß ist, wie die Orte im Binnenlande und alle südlicher gelegenen. Bewohner dieser Orte werden mithin, im Gegensatz zu ihrem Wohnsitze, in Tsingtau ein erfrischendes Klima finden.

Es kommt aber nicht allein auf die jährlichen Temperaturschwankungen an. Von großem Wert ist, daß die täglichen Schwankungen möglichst gering sind. Nach Hiller, dessen Ausführungen mir bei dieser Arbeit als wertvolle Quelle dienten, beträgt die durchschnittliche Höhe der täglichen Temperaturschwankungen zwischen 8 Uhr morgens und 11 Uhr abends für Wyk auf Föhr, also für reines Seeklima:

im Juli	3,3° C.,
= August	3,5° =
= September	2,8° =

In Tsingtau wird die Temperatur morgens um 7 Uhr, mittags 2 Uhr und abends 9 Uhr abgelesen. Aus den Beobachtungen für 1901 und 1902 habe ich für die täglichen Schwankungen folgende Durchschnittszahlen gefunden:

im Mai . . .	3,6° C.,	im August . . .	3,4° C.,
= Juni . . .	3,1° =	= September .	5,2° =
= Juli . . .	2,8° =	= Oktober . .	4,2° =

Tsingtau zeigt mithin infolge seiner südlichen Winde im Sommer auch in bezug auf die täglichen Temperaturschwankungen das therapeutisch wertvolle Verhalten der Luftwärme des reinen Seeklimas.

Die Bestandteile der Seeluft sind Sauerstoff und Stickstoff in denselben Mengen, wie sie in der Landluft zu finden sind. Der Kohlensäuregehalt der Seeluft ist herabgesetzt gegenüber der Land- und Stadtluft, weil die Verwesungs-, Verbrennungs- und Atmungsprozesse auf oder am Meere geringer sind als in Stadt und Land. Dagegen ist der Gehalt an Wassergas in der Seeluft größer infolge der beständigen Verdunstung der Meeresoberfläche und ist nach der herrschenden Temperatur dem Sättigungsgrade annähernd oder sogar völlig gleich. Der durchschnittliche Feuchtigkeitsgehalt für Tsingtau betrug in den beiden letzten Jahren in den Sommermonaten:

für April . .	77 Prozent,	für August . .	84,5 Prozent,
= Mai . . .	76 =	= September .	72,5 =
= Juni . . .	82,5 =	= Oktober . .	68,5 =
= Juli . . .	89 =		

Tage, an denen die Luft mit Feuchtigkeit beinahe oder ganz gesättigt ist, sind keine Seltenheit. Es ist natürlich, daß das Einatmen der feuchten Seeluft auf die Dauer einen besonderen Einfluß auf den menschlichen Körper ausübt.

Die unregelmäßigen Bestandteile der Seeluft sind Ozon, Jod und Brom. Sie kommen gesundheitlich gar nicht in Betracht. Auch das Kochsalz findet sich in der Luft nur bei starkem Winde in der Nähe des Strandes als mechanische Beimischung.

Die Seeluft ist frei von allen Verunreinigungen gasförmiger Art, die die tierischen und menschlichen Lebensvorgänge, gewerbliche Anlagen und dergleichen mehr mit sich bringen, sie ist der Stadtluft gegenüber chemisch rein.

Die wertvollste Eigenschaft der reinen Seeluft für die Gesundheit ist ihre Staubfreiheit.

Allüberall, wo Organismen entstehen, leben und vergehen, wo die organische Welt auf die anorganische oder diese auf sich selbst wirkt, findet unablässig eine Abnutzung statt, deren Resultat jene feinen Teilchen sind, die unsichtbar in der Luft schweben, von jedem Hauche emporgewirbelt werden und sich auf alles niederlassen; jene feinen Teilchen organischer und anorganischer Herkunft, die wir Staub nennen. Von ihnen erfüllt ist die Landluft. Sie können die Träger niederster pflanzlicher Organismen, der Bakterien sein.

Die Luft am Strande Tsingtaus während der Zeit der Seewinde ist reine Seeluft, also staubfrei. Für jene Tage aber, wo der Wind gelegentlich eine Richtung vom Lande her hat, wird später der Wald von Wichtigkeit sein, der die Badebucht umgibt. Er wird auf die staubführende Landluft wie ein Filter wirken.

Aber noch eins ist bei der Zusammensetzung der Seeluft zu erwähnen: Es ist ihr Keimgehalt. Nach den Untersuchungen Fischers steht fest, daß die Orte keimfreie Seeluft haben, die aus einer Richtung Seewind bekommen, in der 70 bis 120 Seemeilen entfernt kein größeres Land liegt. Vor Tsingtaus Küste sind nur wenige sehr kleine, unbewohnte Inseln vorgelagert, also wird an den Tagen, wo der Wind von der See kommt, die Luft nahezu keimfrei sein. Ein ganzer Quadrant der Windrose von Südost bis Südwest ist für den Badestrand der Auguste Victoria-Bucht von offener See eingenommen. Nach den Beobachtungen der letzten 5 Jahre kann man auf Wind aus dieser Richtung, also auf reinen Seewind, rechnen:

für	April . . .	22	Tage,	für	August . . .	21	Tage,
„	Mai . . .	24	„	„	September .	16	„
„	Juni . . .	25	„	„	Oktober . .	15	„
„	Juli . . .	25	„				

Das ist für einen auf dem Festlande gelegenen Seebadeort ein sehr günstiges Resultat. Nicht ein Ostseebadeort hat ähnlich gute Verhältnisse aufzuweisen.

Von großer Bedeutung ist die gleichmäßige Stärke des Windes. Je mehr ein Ort unter dem Einfluß reiner Seewinde steht, umsomehr tritt diese Gleichmäßigkeit hervor. Die durchschnittliche Windstärke in den Sommermonaten beträgt in Tsingtau für die beiden letzten Jahre 2,2 der Beaufortschen Skala, das ist 5,5 m in der Sekunde Geschwindigkeit. Tsingtau gleicht hierin den Nordseebädern, von denen Helgoland durchschnittlich 5 m, Borkum und Sylt 7,7 m Windgeschwindigkeit in den Kurmonaten aufweisen. Die Ostseebäder haben eine bedeutend höhere Windgeschwindigkeit. Daß in Tsingtau der Wind im Sommer ziemlich gleichmäßig weht, geht daraus hervor, daß wir vom April 1898 bis zum September 1902 in den Monaten April bis Oktober insgesamt nur 24 Sturmtage gehabt haben, d. h. Tage, an denen die Windgeschwindigkeit 20 m und mehr in der Sekunde beträgt. Von diesen Sturmtagen entfallen 12 auf April und Oktober, bleiben also für die wirkliche Badesaison während 5 Jahre nur 12 Sturmtage.

Die Wirkung der beständigen Luftbewegung ist erstens eine mechanische Durchlüftung der Kleidung und der Haut. Ihre zweite und wichtigere Wirkung ist die Steigerung der Wärmeabgabe des Körpers durch Haut und Lungen.

Das nächst der Luft wichtigste Element des Seekurortes ist das Seewasser. Die Wärme des Seewassers, seine Zusammensetzung und seine Bewegung sind die drei Faktoren, von denen die Wirkung des Seebades abhängt.

Das Seewasser erwärmt sich langsamer, bleibt in seiner Temperatur im Sommer kühler und hält länger die Wärme zum Herbst hin als das Wasser der Flüsse und Seen. Der größere Temperaturunterschied zwischen Luft und Wasser ergibt die erfrischende Wirkung des Bades. Im Mittelmeer und Adriatischen Meer beträgt die Wasserwärme in den Monaten Juni bis September 22,5 bis 27° C. Bäder bei dieser Temperatur sind schon lauwarm zu nennen und gleichen bei dem Salzgehalt der See lauwarmen Seebädern. Am Atlantischen Ozean vom Biscayschen Meerbusen bis zum Kanal beträgt die Wasserwärme in diesen Monaten 20 bis 23° C. Das ist die Temperatur, die für den Körper am angenehmsten ist. Das Bad wird als Erfrischung empfunden, ohne dem Körper durch Kälte unangenehm zu werden. Diesen Verhältnissen kommt Tsingtau sehr nahe. In den Monaten Juni bis September beträgt die durchschnittliche Wasserwärme für die beiden letzten Jahre 18 bis 23,7° C. und zwar

für Juni . . .	18° C.,	für September .	23,1° C.,
„ Juli . . .	22° „	„ Oktober . .	20,1° „
„ August . . .	23,7° „		

Nimmt man als niedrigste Temperatur, bei der gebadet werden kann, 15° C. = 12° R. an, so beginnt für Tsingtau die Saison, bei der nicht nur die Seeluft, sondern auch das Bad genossen werden kann, in der letzten Dekade des Mai, in dem die Temperatur des Wassers im Durchschnitt nur noch 13° beträgt, am Ende des Monats aber über 15° erreicht. Die Saison endet im Oktober, in dem das Wasser noch durchschnittlich 20,1° Wärme hat. Auch im November wäre das Wasser zum Baden noch warm genug, es hat noch durchschnittlich 15,4° C., aber die sonstigen klimatischen Verhältnisse verbieten das Baden. Der Salzgehalt des Seewassers bei Tsingtau beträgt nach der Analyse des Herrn Gouvernementsapothekers Nebel 33,4126 Teile Kochsalz auf 1 Liter Wasser und gleicht etwa dem des Mittelmeeres bei Nizza. Er ist ein wenig höher als der der Nordsee.

Die Bewegung des Seewassers, d. h. der Wellenschlag, ist von der Formation der Küste und den Winden abhängig. Da der Badestrand Tsingtaus ziemlich offen ist und im Sommer fast immer Seewind weht, so ist der Wellenschlag, wenn auch nicht großartig, so doch gut.

Die Wirkung des Seewassers äußert sich zunächst in einer starken Wärmeentziehung und damit finden für den Körper in gesteigertem Maße dieselben Prozesse statt, wie bei Einwirkung des Seewindes. Abhärtung, Anregung der Nerven, Erhöhung des Stoffwechsels sind die Folgen. Der Salzgehalt des Wassers wird in seiner Einwirkung vielfach überschätzt, wenn auch ohne Frage die Hauttätigkeit durch ihn günstig beeinflußt wird. Die Bewegung des Seewassers übt ebenfalls einen Kältereiz auf den Badenden aus; dazu kommt die mechanische Wirkung der Wellen, die wie eine Art Massage für die Haut sind. Zu alledem kommt der psychische Ein-

fluß, den das Meer mit seinen Wellen und seiner Schönheit und Großartigkeit auf die Kurgäste ausübt.

Neben Luft und Wasser wirkt an der See das Licht intensiver auf den Menschen als im Binnenlande. Das Meer mit seiner glänzenden Fläche und der helle schattenlose Strand reflektieren die Lichtfülle der Sonne. Der Kurgast befindet sich am Strande in einem Lichtbade. Wir alle wissen, was „viel Licht“ bedeutet.

Der tierische und der pflanzliche Organismus gedeiht im Licht; er hungert nach Licht. Die Mannigfaltigkeit der Formen und Farben in der belebten Natur und die Üppigkeit des Wuchses hängt vom Licht ab. Menschen, die im Dunkeln leben, werden blaß und blutarm, Menschen, die im Licht leben, sind blühend und frisch. An trüben Tagen empfindet der Mensch Unlust und melancholische Anwandlungen, an heiteren Tagen ist er froh und schaffensfreudig.

Wie steht es mit dem Licht in Tsingtau? Aus den Beobachtungen der vergangenen Jahre ergeben sich an trüben Tagen durchschnittlich:

im Mai . .	7	trübe Tage,	im August .	8	trübe Tage,
= Juni . .	8	= =	= September	4	= =
= Juli . .	6	= =	= Oktober .	5	= =

Auf 4 bis 8 trübe Tage hat der Kurgast nur im Monat zu rechnen, es wölbt sich über ihm der fast immer blaue Himmel des Südens.

So ist das Ergebnis unserer Betrachtungen: Tsingtau entspricht als Luftkurort und Seebadeort in den Monaten von Mai bis einschließlich Oktober nahezu allen Bedingungen und Anforderungen, die man an einen solchen Kurort stellt.

Wir können aber Tsingtau als Kurort für den ganzen Osten eine besondere Bedeutung geben, indem wir auf der von der Natur geschaffenen Basis der Gesundheit und Zuträglichkeit des Klimas Einrichtungen schaffen, die einer großen Anzahl von Kranken oder Erholungsbedürftigen, die heute nach Europa geschickt werden oder, weil sie das Geld für diese kostspielige Reise nicht haben, eben elend bleiben, ihre Gesundheit wiedergeben. Tsingtau muß in erster Linie dafür sorgen, daß auch warme Seebäder an die Kurgäste vergeben werden können.

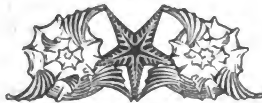
Doch viel mehr! Tsingtau ist der geeignete Ort für ein Sanatorium für physikalische Therapie aller Art. Wir haben im ganzen Osten keine ähnliche Anstalt und werden sie sobald nicht besitzen, weil kaum ein anderer Ort nach Klima, Lage, Geländebeschaffenheit und behördlicher Fürsorge so geeignet ist wie Tsingtau. Ich stelle mir in Zukunft dieses Sanatorium etwa an den Abhängen der Hügel in der Auguste Victoria-Bucht vor. Vor ihm liegt die herrliche offene See mit weitem Ausblick und frischer Brise, hinter ihm steht in 10 Jahren eine dichte Kiefernschonung, die den Nordwind und den Staub abhält. Ringsum wächst der junge Wald empor. Zur See haben es die Bewohner nicht weiter als eine Viertelstunde. In der Anstalt selbst bietet sich von Ende März bis Mitte November Gelegenheit zu allen physikalischen Heilmethoden: Wasserbehandlung, Lichtbehandlung, Luftbäder, gymnastische Behandlung und Massage, Terrainkuren, Milch- und Traubenkuren; alle derartigen Heilmethoden sind hier möglich, und nirgends im Osten gibt es eine Möglichkeit, sie unter ärztlicher Aufsicht in geschlossener Anstalt rationell durchzuführen.

Auch den günstigen Umstand, daß wir die Berge in der Nähe haben, dürfen

wir nicht vergessen. Schon die Hügel in der Nähe, von den Iltisbergen bis zum Moltke- und Wasserleitungsberg hin, werden mit einem Walde, der nicht weniger als 950 ha groß sein wird, Tsingtau besonders reizvoll machen. Wir dürfen auch den Lauschau mit seinem Erholungsheim und seinen Bauden als hervorragenden Anziehungspunkt für die Kurgäste nicht außer acht lassen.

Ist nun aber auch Aussicht vorhanden, daß genügend Kurgäste nach Tsingtau kommen werden? Sind für einen lebhaften Badeverkehr genug Menschen an der Küste? — Wir werden dort selbstverständlich auf Jahrzehnte hinaus nicht ein Ostende oder Norderney erleben, dazu ist die europäische Bevölkerung in Ostasien zu dünn gesät. Aber genug Menschen gibt es, die für Tsingtau die Besucher aus ihrer Mitte stellen werden. Für Tsingtau als Seebad kommt die chinesische Küste von Hongkong bis Tientsin und das ganze Yangtsetal in Betracht. Ohne Frage werden auch mit der Zeit aus Japan zum Sommer Menschen herüberkommen, besonders Frauen und Kinder, denen das weiche, schwüle Sommerklima Japans oft nicht bekommt. Für das Sanatorium aber, wie ich es vorhin beschrieb, würde der ganze Osten in Betracht kommen.

So ist Tsingtau zum Bade- und Kurort geschaffen wie kein anderer Ort an der chinesischen Küste. Es gilt nur, den ihm von der Natur gegebenen Eigenschaften etwas nachzuhelfen. Dankbar erkennt es schon heute der Deutsche Ostasiens an, daß nicht nur materielle Interessen verfolgt werden, sondern daß in Tsingtau auch Institute geschaffen werden, die die Stadt zum Mittelpunkt deutscher Kultur in Ostasien machen werden. Und wie man mit der Einrichtung eines Staatsgymnasiums für den ganzen Osten begonnen hat, so, meine ich, ist es wert, zu überlegen, ob man nicht auch eine Heilanstalt dort gründen soll, die vielen Europäern, in erster Linie Deutschen, die kostspielige Reise nach Europa ersparen würde und die dabei das Seebad Tsingtau zu einem Kurort ersten Ranges für Ostasien machte.



Zur Geometrie der Aufgaben des Auffindens auf See.

Von Oberleutnant zur See Pfarrius.

(Mit 11 Figuren.)

Die Geometrie der Aufgaben des Auffindens auf See gehört in das Gebiet der militärischen Navigation, in den Handbüchern der Navigation hat sie daher keine Behandlung gefunden. Aber auch in dem Lehrplan der Marineschule ist die praktische Lösung solcher Aufgaben nicht berücksichtigt, obwohl sie — so einfach sie ist — keineswegs so schnell und sicher ausgeführt werden mag, wie sie wichtig ist.

In allen Marinen wird gegenwärtig mehr und mehr Wert auf eine sichere Aufklärung gelegt, außerdem eröffnet die Entwickelung der Funkentelegraphie hier neue und große Perspektiven und ist dazu angetan, die Aufgaben der Aufklärung verwickelter zu machen, so daß sich eine eingehende Betrachtung der Geometrie dieser Aufgaben empfiehlt.

Dieser Teil der militärischen Navigation hat wiederholte, aber selten von Seeoffizieren herrührende Besprechungen erfahren, die meist sehr theoretisch vorgehen und Lösungen mit schwierigen Rechnungen vorführen.

In manchen Werken begegnet man — besonders bei der Besprechung des Küsten- und Kreuzerkrieges — sehr eingehenden Erwägungen über Jagdkurven, Vermeidungskurven, sogenannte logarithmische Spiralen. Ganz besonders hat die „Stratégie navale“ von Kommandant Z. und H. Montéchant in den neunziger Jahren sich mit solchen Fragen beschäftigt und wohl den Anstoß dazu gegeben, daß man in verschiedenen Staaten zur praktischen Erprobung von Suchkurven geschritten ist.

Ein Kreuzer- oder Torpedobootskommandant wird sich aber nie einer logarithmischen Spirale oder gar der Wahrscheinlichkeitsrechnung bedienen, um den Gegner aufzufinden, auch wenn noch so unzweifelhafte Angaben über Kurs, Geschwindigkeit, Ort, Zeit der Abfahrt oder der Ankunft des Aufzufindenden bekannt sind.

Die Karte, Dreiecke, Zirkel und Bleistift müssen genügen, um diese Aufgaben zu lösen, auch wenn Wahrscheinlichkeiten oder andere verwickeltere Verhältnisse dabei zu berücksichtigen sind, denn im Kriege hat nur das Einfachste sicheren Wert. Andererseits hat der Führer die sicherste Hand in der Praxis, der auch die Theorie als ihre Grundlage beherrscht.

Es sollen hier die folgenden Grundaufgaben besprochen werden, deren Lösbarkeit zum Teil von elementarer Einfachheit ist:

A. Abgangsort und -zeit, Kurs und Geschwindigkeit des Gesuchten sind bekannt.

1. Die eigene Fahrt ist bestimmt, auf welchem Kurse trifft man den Gegner?
2. Die eigene Fahrt ist nicht bestimmt, mit welcher geringsten Geschwindigkeit erreicht man den Gegner noch und auf welchem Kurse?
3. Wie vereinigen sich zwei Schiffe zu gemeinsamer Aktion in kürzester Zeit?

B. Abgangsort und -zeit sowie Geschwindigkeit des Gesuchten sind bekannt, sein Kurs ist unbekannt.
   1. Der genaue Kurs des Gesuchten ist unbekannt, er liegt in einem bekannten Sektor.
   2. Der Kurs ist innerhalb 360° unbekannt.

C. Ankunftsort und -zeit sowie Geschwindigkeit des Gesuchten sind bekannt, sein Kurs ist unbekannt.
   Auf welchen Kursen ist — bei überlegener eigener Geschwindigkeit — ein Auffinden möglich?

D. Aufgaben der Überwachung.

Der Kreuzungskreis.

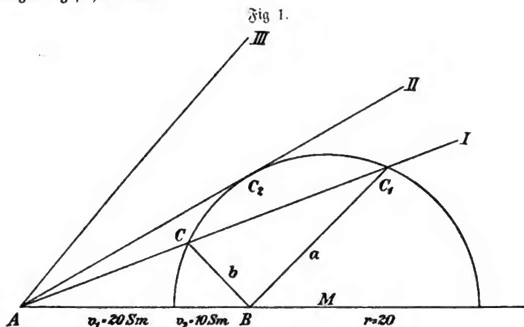
Für die Geometrie aller vorgenannten Aufgaben kommt der Kreuzungskreis in Betracht. Der Kreuzungskreis ist nämlich der Kreis, dessen Peripherie der „geometrische Ort" ist für alle Treffpunkte zweier Schiffe, die von zwei Orten, A und B, mit bestimmter Geschwindigkeit irgend einen Kurs innehaltend, aussegeln. Dieser Kreis teilt die Entfernung der beiden Orte A und B im Verhältnis der Geschwindigkeiten der beiden Schiffe, und seine Peripheriepunkte haben von den beiden Abgangsorten stets Entfernungen, die sich wie

$$\frac{v_1 \text{ (Geschwader 1)}}{v_2 \text{ (Geschwader 2)}}$$

verhalten.

Der Mittelpunkt dieses Kreises liegt auf der Verlängerung der Verbindungslinie A — B, und zwar stets auf der Seite des Ortes, von dem aus mit der geringeren Geschwindigkeit gefahren wird.

Fig 1.



Die geometrische Konstruktion dieses Kreises kommt für die Kartenaufgaben nicht in Frage, da sie zu umständlich sein würde und einfachere Wege zur Lösung führen. Es ergeben sich nämlich nach Fig. 1 folgende Beziehungen:

r ist der Radius des Kreuzungskreises,
v_1 und v_2 sind die Geschwindigkeiten.

$$\frac{2r + v_1}{r + (r - v_2)} = \frac{v_1}{v_2}$$
$$2 r v_2 + v_1 v_2 = 2 r v_1 - v_1 v_2$$
$$2 r v_2 - 2 r v_1 = - 2 v_1 v_2$$
$$r v_1 - r v_2 = v_1 v_2$$
$$r = \frac{v_1 v_2}{v_1 - v_2}$$

Aus dieser Beziehung ersieht man, daß der Radius des Kreuzungskreises unendlich groß, die Peripherie eine gerade Linie wird, wenn $v_1 = v_2$ ist. Man ist ferner mit dieser Formel imstande, den Radius des Kreuzungskreises ohne Schwierigkeit zu berechnen. Z. B. hat — wie in Fig. 1 — A eine Geschwindigkeit von 20 Seemeilen, B von 10 Seemeilen, so ist

$$r = \frac{10 \cdot 20}{10} = 20.$$

Zur Konstruktion der Figur wählt man irgend einen Maßstab, der seiner Größe nach der praktischste ist.

Aus Fig. 1 ergibt sich ferner:

1. Hat A den Kurs I eingeschlagen, so ergeben sich zwei Schnittpunkte mit dem Kreuzungskreis: C und C_1, d. h. B trifft troß seiner unterlegenen Geschwindigkeit sowohl auf dem Kurse a wie b mit A zusammen.

Daraus ergibt sich:

2. daß, wenn B der Gejagte ist, also auf einem Kurse a oder b läuft, sich für A nur ein möglicher Treffpunkt, C oder C_1, ergibt.

3. Läuft A auf dem Kurse II, so ergibt sich für B nur ein möglicher Treffpunkt, denn der Kreuzungskreis tangiert in diesem Falle, und die Geschwindigkeit von B = 10 Seemeilen würde gerade noch hinreichen, A in C_2 zu treffen..

4. Läuft A aber auf dem Kurse III, so ist für B überhaupt keine Möglichkeit vorhanden, A irgendwo zu treffen.

Man sieht hieraus, wie sehr der Kreuzungskreis, dessen Radius man für alle beliebigen Geschwindigkeiten sofort berechnen, und den man selbst ohne Schwierigkeit somit einzeichnen kann, die Übersicht über verschiedene Eventualitäten erleichtert.

Gleichwohl können die Grundaufgaben, wie in der Folge gezeigt wird, auch ohne Anwendung des Kreuzungskreises gelöst werden.

Lösung der Grundaufgaben.

Zu Aufgabe A 1.

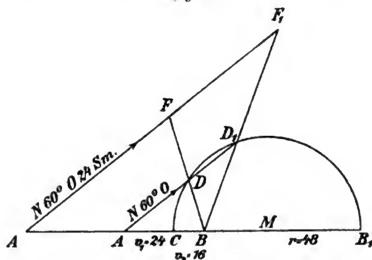
α. Lösung mittels des Kreuzungskreises.

Angenommen, der Gegner verließe zu bekannter Zeit den Ort A (Fig. 2) mit Kurs N 60° O, 24 Seemeilen, die eigene Fahrt (B) sei auf 16 Seemeilen bestimmt.

Man verbindet A und B, die beiden Abgangsorte, trägt von B aus in beliebigem, passendem Maßstabe (1 cm, $^1/_2$ oder $^1/_4$ cm) acht Teile bis C, daneben nach A zu zwölf Teile bis A^I ab. Für 24 Seemeilen und 16 Seemeilen ist der

Radius des Kreuzungskreises $r = \frac{24 \cdot 16}{24 - 16} = 24$. Man nimmt nun 24 Teile in den Zirkel und zeichnet den Kreis so ein, daß sein Mittelpunkt auf der Verlängerung von AB, und zwar auf der Seite von B, liegt und seine Peripherie durch den Punkt C geht. Jetzt zeichnet man den Kurs N 60° O in A_1 ein und erhält zwei Schnittpunkte, D und D_1, die zwei möglichen Treffpunkte. Wird der nähere Treffpunkt D gewählt, so zeichnet man durch diesen den Kurs von B aus, bis er die Kurslinie von A, die ebenfalls einzuzeichnen ist, in F schneidet. Durch Benutzung von D_1 erhält man F_1.

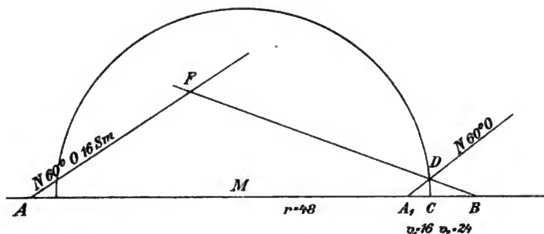
Fig. 2



Gewöhnlich wird man den näheren Treffpunkt wählen und zur Sicherheit etwas vorhalten, um dann eventuell auf der Kurslinie von A zu warten oder mit vermehrter Geschwindigkeit nachzueilen, je nach Maßgabe der sonstigen Umstände.

Ist die eigene Fahrt = 24 Seemeilen, die des Gegners = 16 Seemeilen, so ergibt sich Fig. 3 mit nur einem Treffpunkt.

Fig. 3.



β. Lösung mittels Stundendreiecks.

Der Gegner laufe wiederum N 60° O, 24 Seemeilen, eigene Fahrt = 16 Seemeilen. — Man verbindet ebenfalls die beiden Ausgangspunkte A und B, zeichnet den Kurs N 60° O von A aus ein, schlägt mit 24 Seemeilen einen Kreis um A, erhält den Punkt C. Um C schlägt man einen Kreis mit 16 Seemeilen und erhält auf AB zwei Schnittpunkte D und E, verbindet D und E mit C.

Je nach Wahl des kürzeren oder längeren Weges zeichnet man zu CD oder zu CE eine Parallele durch B und erhält den Treffpunkt F oder F_1. F_1 oder F verbindet man mit B und hat so die gesuchte Kurslinie. (Fig. 4.)

Fig. 4.

Das Stundendreieck in Fig. 4 ist △ ACD oder △ ACE.

Fraglos ist von den zu α und β beschriebenen Lösungen die zu β mittels Stundendreiecks die einfachere. Einfach ist aber auch die Lösung α, und bei unsicheren Angaben über Kurs und Geschwindigkeit des Gegners wird die Einzeichnung des Kreuzungskreises die Lage anschaulicher machen.

Zu Aufgabe A 2.

Ist die Zeit der Abfahrt, Kurs und Geschwindigkeit des Gegners bekannt, und man sucht ihn mit der geringsten möglichen Geschwindigkeit zu erreichen, so ist die Lösung mittels Stundendreiecks die einfachere.

Man verbindet — wie bei allen anderen Aufgaben — die Ausgangspunkte A und B, zeichnet von A aus den Kurs des Gegners ein, schlägt um A mit der Meilenzahl des Gegners einen Kreis, Punkt C, fällt von C ein Lot auf AB. Die Länge

Fig. 5.

dieses Lotes — auf dem Maßstab abzugreifen — gibt die geringste mögliche Geschwindigkeit zur Erreichung des Gegners an, während die Senkrechte zu AB auch zugleich die zu wählende Kursrichtung ist. (Fig. 5.)

Aus der Figur ist ersichtlich, daß bei unterlegener eigener Geschwindigkeit die Kurslinie des Gegners — um denselben überhaupt erreichen zu können — in einem

kleineren Winkel als 90° zur Verbindungslinie der Ausgangspunkte stehen muß. Ist dieser Winkel = 90° und mehr, so muß die eigene Geschwindigkeit stets die überlegene sein.

Zu Aufgabe A. 3.

Sollen sich zwei Schiffe vereinigen, um eine gemeinsame Aktion in kürzester Frist zu unternehmen, so muß das Schiff mit der geringeren Geschwindigkeit seinen Kurs direkt nach dem Bestimmungsort nehmen, während dem anderen Schiff die Aufgabe A 1. zufällt. Ganz analog ist zu verfahren, wenn sich drei und mehr Schiffe in kürzester Zeit vereinigen sollen.

Aufgaben zu B.

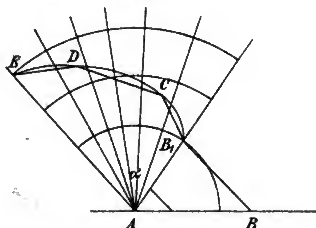
Allgemeines.

Soll ein Gegner gesucht werden, dessen Geschwindigkeit, Abgangsort und -zeit bekannt, dessen Kurs jedoch unbekannt ist, so sind zur Lösung solcher Aufgaben vielfach Jagdkurven vorgeschlagen. Das Suchen auf Jagdkurven ist z. B. noch bei den englischen Flottenmanövern im Jahre 1899 praktisch erprobt worden.

Die Innehaltung solcher Kurven bei stetiger Richtungsänderung, die Einzeichnung in die Karte fand Schwierigkeiten, auch beruhte das Prinzip auf zu theoretischer Grundlage.

Fährt man jedoch in Polygonseiten dieser Kurven, so kann man mit geringerer Geschwindigkeit ohne zu häufige Kursänderung auf kürzerem Wege fahren, und auch die Aussicht auf Erfolg ist, wie die folgende Überlegung zeigen wird, die gleiche, wenn die Fahrt entsprechend geregelt wird.

Fig. 6.



Ist der Ausgangspunkt des Gegners — wie in Fig. 6 — A und sein Kurs um den Sektor α unbekannt, und man fährt mit konstanter Geschwindigkeit auf der Jagdkurve (logarithmischen Spirale), so befindet man sich in jedem Augenblick in einem möglichen Treffpunkte, vorausgesetzt, daß die Angaben über Geschwindigkeit, Abgangsort und -zeit des Gegners richtig waren, — und man muß folglich den Gegner in irgend einem Punkte treffen.

Fährt man nun auf Polygonseiten (Sehnen) dieser Kurve, so ist klar, daß man zwar von B 1 nach C auf der Kurve, wie auf der Sehne, in derselben Zeit fahren muß, daß aber die Geschwindigkeit nicht dieselbe sein darf, wenn man sich auch

auf der Graden stets in einem möglichen Treffpunkt befinden will. Wie auf der Kurve der Kurs, so müßte auf den Sehnen die Geschwindigkeit ständig geändert werden.

Für die Praxis genügt es aber offenbar, auf den Sehnen eine mittlere Geschwindigkeit zu laufen, wenn nur die größte Entfernung der Polygonseiten von der Kurve die Sichtweite nicht übersteigt.

Es ist nun ein Leichtes, ohne die Kurven zu zeichnen, analog der Aufgabe A, die Sehnen in die Karte einzuzeichnen, wenn man von Punkt zu Punkt annimmt, der Gegner hätte den zu dem Punkt gehörigen Kurs im Sektor eingeschlagen.

Konstruiert man mehrere sich näher liegende Punkte, so läßt sich auch die Jagdkurve mühelos vervollständigen.

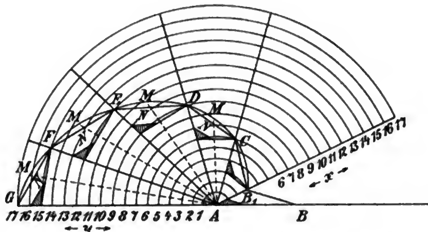
Zu Aufgabe B 1.

Der Gegner befindet sich in A, sein Kurs ist innerhalb des Sektors α unbekannt, seine Abgangszeit und Geschwindigkeit sind bekannt. Er ist von B aus zu jagen; es sei angenommen, daß man B zur selben Zeit wie der Gegner A verlasse. Der Suchende muß — wie bei allen diesen Aufgaben — eine höhere Geschwindigkeit als der Gesuchte laufen. Nur zur Erreichung der Grenzlinie des Sektors AX oder AY ist eine unterlegene Geschwindigkeit möglich in dem Falle, wo diese Grenzlinie einen ∡, kleiner als 90°, mit der Verbindungslinie AB bildet (siehe oben).

Man muß nun den ersten Kurs bestimmen für die Annahme, daß der Gegner in AX fährt. Diese Kursbestimmung geschieht wie bei Aufgabe A 1.

Gelangt man nach C, ohne dort den Gegner zu finden, so ergibt sich dieselbe Aufgabe nach dem nächsten möglichen Kurse des Gegners von C aus, und so fort. (Fig. 7.) Nach den oben entwickelten Gesichtspunkten läßt sich sofort feststellen, auf welchen derartigen Polygonseiten der Jagdkurve man noch mit Aussicht auf Erfolg fahren kann.

Fig. 7.



Befindet man sich anfänglich innerhalb des Sektors der möglichen Kursrichtungen des Gegners, so ist praktischerweise zuerst Kurs in der oben beschriebenen Weise auf eine Grenzlinie des Sektors zu nehmen, um dann wie oben zu verfahren.

Es ist für die Lösung dieser Aufgaben stets gleichgültig, ob die Nachrichten vom Gegner ohne Verzug eintreffen oder nicht, ob die Jagd gleich begonnen werden kann oder nicht.

Erfährt man z. B., daß der Gegner (zu Aufgabe B 1) den Ort A vor 5 Stunden verlassen hat, so wird man — wenn nun gleich die Jagd beginnt — um den Ort A, durch den Sektor der möglichen Kurse, einen Kreis beschreiben, der dem Weg des Gegners in 5 Stunden entspricht (Fig. 8). Es wird dann ebenso verfahren wie vorher, nur daß zunächst vom eigenen Ausgangspunkt B aus mit Ausgangspunkt C des Gegners — nicht A — gerechnet wird.

Fig. 8.

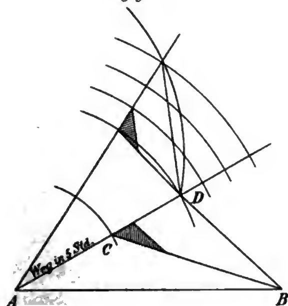
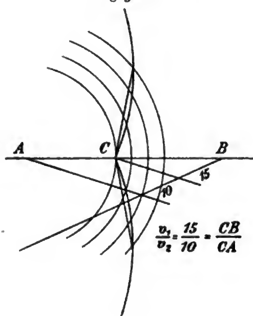


Fig. 9.



Zu Aufgabe B 2.

Ist der Kurs des Gegners vollständig, d. h. um 360°, unbestimmt, kennt man aber seine Fahrt, Abgangsort und -zeit, so muß man zunächst von B aus direkt auf den Gegner zu fahren, bis B C : C A sich verhält wie v eigne : v Gegner.

Die Strecke A B wird also zunächst auf der Karte im Verhältnis der Geschwindigkeiten geteilt (Fig. 9). Ist man in C angelangt, ohne den Gegner getroffen zu haben, so wird wie in der vorhergehenden Aufgabe verfahren. Je nach der Größe des zu beherrschenden Sektors ist hierbei die Verwendung mehrerer Schiffe ratsam, denen einzelne Teile des Sektors zugewiesen werden, oder deren Suchpolygon eine andere Geschwindigkeit des Gegners zugrunde gelegt ist. Die Verwendung der Funkentelegraphie scheint die Möglichkeit der Anwendung einer derartigen Suchmethode zu vergrößern, da sie den Operationsraum erweitert und die einzelnen Teile der Aufklärung nicht mehr so eng durch die Sichtweite gefesselt werden. Wenn auch gerade bei der Aufklärung die Einfachheit des Systems erste Vorbedingung für den Erfolg sein wird, so sind doch Fälle zu erwarten, in denen, auf Grund zuverlässiger Nachrichten, nur durch entsprechende Navigation bestimmte Sektoren in der angegebenen Weise beherrscht werden können. Denn nicht immer wird man in der Lage sein, eine große Linie mit der genügenden Anzahl von Kreuzern und Torpedobooten zu besetzen. Und selbst wenn nach erwartungsvollem Schweigen aller Funkenapparate ein wirres Gemisch von Signalzeichen anzeigt, daß der Feind eine bekannte Linie oder einen bekannten Punkt passiert, kann immer noch für die Navigation die Aufgabe zu lösen

sein, den Gegner in einem bestimmten Sektor, unter Annahme einer angenäherten Geschwindigkeit zu suchen. Besser, als aufs Geratewohl zu fahren, wird es dann immer noch sein, den Sektor nach einer bestimmten Methode zu durchqueren.

Durch die folgende Zusammenstellung gewinnt man eine Übersicht, wie groß bei bestimmten Geschwindigkeiten und Anfangsentfernungen die Sektorgrößen sind, die ein Kreuzer in der Stunde beherrschen kann.

Tabelle 1.

$\frac{v_1}{v_2} = 3/4$ v_2 in Seemeilen	Anfangsentfernung in Seemeilen				$\frac{v_1}{v_2} = 2/3$ v_2 in Seemeilen
	20	40	60	80	
13	20°	12°	9°	7°	11
20	30°	18°	12°	10°	15
27	39°	22°	18°	13°	20

v_1 ist Fahrt des Gegners, v_2 ist eigene Fahrt.

Ganz besonders wichtig wird die Verwendungsweise des einzelnen Kreuzers sein, wenn die Zahl derselben beschränkt ist.

Es stehen z. B. nur drei Kreuzer zur Verfügung, um ein feindliches Gros, dessen Bestimmungsort für die Bewegung des eigenen Gros maßgeblich ist, möglichst frühzeitig zu finden. Der Feind steht, zuverlässigen Nachrichten zufolge, 120 Seemeilen ab und wird in einem Sektor von 60° erwartet. Seine Geschwindigkeit beträgt etwa 13 Seemeilen, während die eigenen Kreuzer 20 Seemeilen laufen. Es ist klar, daß die Größe der gegnerischen Geschwindigkeit nicht als sicher anzunehmen ist, es sind daher dann die besten Aussichten, den Gegner zu finden, vorhanden, wenn jeder der drei Kreuzer den Sektor auf einem Suchpolygon durcheilt, aber jeder für eine andere angenommene Fahrt des Gegners, z. B. für 12, 13 und 14 Seemeilen. Standen die Kreuzer auf einer Grenzlinie des Sektors, so beginnt — nach Aufgabe B 1 — der erste Kreuzer auf 84, der zweite auf 78, der dritte auf 72 Seemeilen Entfernung vom Gegner zu suchen. Aus Tabelle 1 ist ersichtlich, daß die Kreuzer ungefähr 9 Stunden brauchen, um den Sektor in der angegebenen Weise zu durchqueren.

Auch wenn sich die Kreuzer auf den Suchpolygonen nicht mehr in Sicht behalten, so ist stets Verbindung durch Funkentelegraphie vorhanden, und es kann sich jeder Kreuzer jederzeit den Ort des anderen leicht und schnell konstruieren. Ist es also für den findenden Kreuzer möglich, nur seinen Namen den beiden anderen zu übermitteln, so sind alle orientiert. Gelingt es dem Findenden nicht mehr, ungestört ein deutliches Zeichen zu vermitteln, so wissen die an der Jagd Beteiligten wenigstens, daß einer der beiden anderen das feindliche Gros gesichtet hat. Es muß indes schon eine ganz besondere Situation zugrunde liegen, die den Gegner zu momentaner oder dauernder Störung der Zeichen der Funkentelegraphie veranlaßt, so daß die Übermittelung kurzer Signale meist gesichert ist.

Aufgaben zu C.

Ist Fahrt, Ort und Zeit der Ankunft des Gegners bekannt, der Kurs aber unbekannt, so lassen sich die Sehnen der Jagdkurven gegen die Ankunft des Gegners in genau derselben Weise, wie bei den Aufgaben zu B, konstruieren.

Hierbei beherrscht man einen größeren Sektor, je weiter vom Ankunftsort man die Jagd beginnt, je überlegener die eigene Geschwindigkeit ist.

So beherrscht man z. B bei einer Entfernung von 120 Seemeilen, 15 Seemeilen eigener, 10 Seemeilen Fahrt des Gegners, einen Sektor von 160°.

Aufgaben zu D.

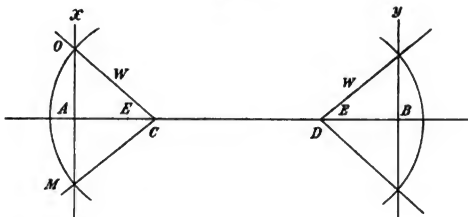
Fallen alle bisher vorausgesetzten, bestimmten Angaben über den Gegner fort, und handelt es sich darum, eine Durchfahrt, die nicht vom stillliegenden Schiff aus übersehen werden kann, oder eine abgegrenzte Strecke so zu kontrollieren, daß es effektiv unmöglich ist, unbemerkt zu passieren, so kommen folgende Daten in Frage:

1. Weite der Durchfahrt.
2. Maximalgeschwindigkeit eines passierenden Gegners.
3. Sichtweite.
4. Eigene Geschwindigkeit.

Soll eine Durchfahrt, die durch die Linien X und Y navigatorisch oder militärisch begrenzt ist, von einem Schiffe kontrolliert werden, so wird es, falls die Linie von der Mitte aus nicht übersehen werden kann, unzweckmäßig sein, auf der ganzen Ausdehnung der Linie AB hin und her zu laufen.

Zur Beantwortung der Frage, welche Annäherung an A und B die zweckmäßige ist, sei an der Hand der Fig. 10, der für den Kontrollierenden ungünstigste mögliche Fall ins Auge gefaßt.

Fig. 10.



Angenommen, der kontrollierende Kreuzer läuft zwischen C und D hin und her, und in dem Moment, wo der Kreuzer in C umkehrt, um nach D zu laufen, nähert sich gerade jenseits der Grenze der Sichtweite auf der Kurslinie X im Punkt O ein Schiff mit der zu erwartenden Maximalgeschwindigkeit. Gelangt dieses Schiff nach dem Punkt M, ehe der Kreuzer in C zurück ist, so konnte es nicht bemerkt werden. Es muß also die Strecke CD mindestens in der Zeit zurückgelegt werden,

in der das schnellste zu erwartende Schiff auf der Grenzlinie X oder Y von O nach M gelangt.

Nähert sich der Kreuzer einer Grenzlinie, so kommt zuerst der Punkt A (oder B) derselben in Sicht. Der dann in den Bereich der Sichtweite kommende Teil der Grenzlinie wächst mit dem sin E.

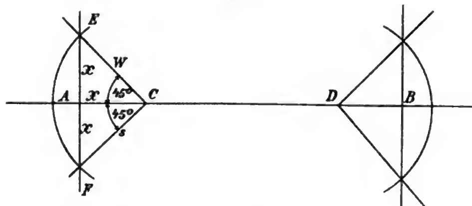
Der ∡ E ist, wie aus der Figur hervorgeht, der Winkel zwischen A B und der Verbindungslinie zwischen dem Kreuzer und dem Grenzpunkte der Sichtweite auf der Grenzlinie X oder Y.

Peilt dieser Grenzstrich vier Strich, so ist es offenbar nicht praktisch, noch weiter an die Grenzlinie heranzudampfen, weil sich die Sichtweite auf der Grenzlinie dann nicht mehr in einem zu der vom Kreuzer zurückzulegenden Strecke günstigen Verhältnis vergrößert, denn $\sin 45° = \frac{1}{2}\sqrt{2}$, $\sin 60° = \frac{1}{2}\sqrt{3}$.

Andererseits muß man soweit an die Grenzlinie herangegangen sein, um einen genügenden Teil von derselben zu überblicken und sich eine genügende Zeit von derselben entfernen zu können.

Das Verfahren, soweit an die Grenzlinie heranzudampfen, bis der Grenzpunkt der Sichtweite auf der Grenzlinie vier Strich peilt, gewährt nicht nur den besten Erfolg, sondern die Berechnung der beherrschten Strecke, der eigenen zu laufenden Geschwindigkeit, die Einzeichnung in die Karte bietet auch die geringsten Schwierigkeiten

Fig. 11.



In der Fig. 11 ist in dem rechtwinkligen △ ACE

$$2x^2 = w^2 \text{ (rechtwinkliges } \triangle\text{)},$$

s ist die Sichtweite, folglich
$$x = \sqrt{\frac{w^2}{2}}$$

$$2x = 2\sqrt{\frac{w^2}{2}}$$

2 x ist die Strecke, die ungünstigstenfalls ein Schiff laufen könnte, indem es sich in E befindet, wenn der Kreuzer in C ist, und in A, wenn der Kreuzer in D ist.

Ist die zu erwartende Maximalgeschwindigkeit durchkommender Schiffe $= v_1$, so ist die Zeit, die sich der Kreuzer von C entfernen kann $= 2\,\frac{\sqrt{\frac{w^2}{2}}}{v_1}$. Nach dieser Zeit

und der Ausdehnung der zu überwachenden Strecke richtet sich die Geschwindigkeit des Kreuzers.

Ist andererseits die Geschwindigkeit des Kreuzers bestimmt $= v_2$, so ist die von ihm zu durchlaufende Strecke auf A B

$$s = \frac{\sqrt{\frac{w^2}{2}}}{v_1} \cdot v_2$$

$$= A\,B - 2\sqrt{\frac{w^2}{2}}$$

die gesamte, von dem Kreuzer beherrschte Strecke

$$S\,(A\,B) = \frac{\sqrt{\frac{w^2}{2}}}{v_1} \cdot v_2 + 2\sqrt{\frac{w^2}{2}}.$$

Mit Hilfe dieser Formel lassen sich die verschiedenen Aufgaben lösen.

Beispiel 1.

w Sichtweite = 8 Seemeilen,
v_1 Maximalgeschwindigkeit des Gegners = 15 Seemeilen,
v_2 eigene Geschwindigkeit = 25 Seemeilen.

Wie groß ist die beherrschte Strecke S?

$$S = \frac{\sqrt{32} \cdot 5}{15} + 2\sqrt{32}$$

$$\underline{S = 9{,}3 + 11{,}4 = 21 \text{ Seemeilen.}}$$

Der Kreuzer müßte also, wenn Geschwindigkeiten bis 15 Seemeilen zu erwarten sind, auf einer Strecke von 9 Seemeilen mit 25 Seemeilen Geschwindigkeit hin und herdampfen, um eine — in dieser Ausdehnung schiffbare — Durchfahrt von 21 Seemeilen zu beherrschen.

Es bedarf nicht der näheren Ausführung, wie bei divergierenden Grenzlinien der zu beherrschenden Durchfahrt, bei wechselnder Sichtweite mit Sicherheitskoeffizienten zu rechnen ist. In diesem Falle bedeutet Annahme eines Sicherheitskoeffizienten, wenn die vorhandene Sichtweite möglichst gering, die Maximalgeschwindigkeit eines erwarteten Gegners für die Lösung der Aufgabe möglichst hoch angenommen werden.

Beispiel 2.

S Ausdehnung der Durchfahrt = 15 Seemeilen,
v_1 Fahrt zu erwartender Schiffe = 10 Seemeilen,
Sichtweite = 6 Seemeilen.

Auf welcher Strecke und mit welcher Fahrt muß man dampfen?

Die Strecke, auf der zu patrouillieren ist (quer zur Durchfahrt und auf der Mitte derselben)

$$s = S - 2\sqrt{\frac{w^2}{2}}$$

$$s = 15 - 2\sqrt{18}$$

$$s = 6{,}5 \text{ Seemeilen}$$

die eigene Geschwindigkeit v_2

$$= \frac{s\, v_1}{\sqrt{\frac{w^2}{2}}}$$

$$= \frac{6{,}5 \cdot 10}{4{,}2} = \frac{65}{4{,}2}$$

$$= 15 \text{ Seemeilen.}$$

Der Kreuzer müßte also auf einer Strecke von 6,5 Seemeilen auf der Mitte der Durchfahrt mit 15 Seemeilen Geschwindigkeit patrouillieren, um die Ausdehnung von 15 Seemeilen zu beherrschen.

Zu dieser Rechnung hat man auf der Karte die Grenzlinien, ferner die gewählte Verbindungslinie einzuzeichnen und auf letzterer die zu durchlaufende Teilstrecke in der Mitte abzutragen.

Die Übersicht der Möglichkeiten wird durch folgende Zusammenstellung erleichtert:

Tabelle 2. $s = S - 2\sqrt{\frac{w^2}{2}}$.

Sichtweite in Seemeilen	Zu beherrschende Strecke in Seemeilen = S							
	8	9	10	11	12	13	14	15
2	5	6	7	8	9	10	11	12
3	4	5	6	7	8	9	10	11
4	1	3,5	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5	9,5
5	—	2	3	4	5	6	7	8
6	—	—	—	2,5	3,5	4,5	5,5	6,5

S ist die gesamte zu beherrschende Strecke, s ist die zu durchlaufende Teilstrecke, w die Sichtweite.

Tabelle 3. $v_2 = \frac{s \cdot v_1}{\sqrt{\frac{w^2}{2}}}$.

Erwartete Geschwindigkeiten in Seemeilen	Sichtweite in Seemeilen	Zu durchlaufende Strecke.						
		3	4	5	6	7	8	9
10	4	10	13	17	20	23	27	30
	6	7,5	10	12	15	17	19	22
15	4	15	20	25	30	—	—	—
	6	11	15	18	22	25	30	—
20	4	20	26	—	—	—	—	—
	6	15	20	25	30		—	—

Aus Tabelle 2 entnimmt man also die zu durchlaufende Strecke, aus Tabelle 3 die zu laufende Geschwindigkeit. Es ist aus dieser Zusammenstellung ersichtlich, daß bei guter Sicht und nicht zu hoher, vom Gegner zu erwartender Geschwindigkeit vom

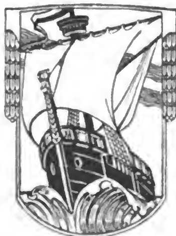
einzelnen Schiff eine große Strecke beherrscht werden kann, andererseits kostet es, wenn diese Voraussetzungen nicht günstig sind, große Anstrengung der eigenen Maschine, um den schon vom stilliegenden Schiff aus beherrschten Raum zu vergrößern.

Durch die Verwendung der Funkentelegraphie ist es möglich, daß mehrere Schiffe zu solchen Aufgaben verwendet werden, da es nicht nötig ist, daß die Schiffe in Sicht voneinander bleiben. Die Geschwindigkeit der Schiffe kann also in günstigen Fällen zur Überwachung einer größeren Linie ausgenutzt werden, während das Patrouillieren in einer Linie von Schiffen, die sich gegenseitig in Sicht behalten müssen, zwecklos ist.

Die Funkentelegraphie spielt hierbei eine Rolle, nicht etwa nur weil sie ein gebrauchsfähiges und deutliches Signalmittel, sondern schon weil sie in letzter Linie gewissermaßen ein Alarmmittel ist.

Schlußbemerkung.

Die vorbesprochenen Lösungen lassen sich den nicht erwähnten Abweichungen der Aufgaben des Auffindens leicht anpassen; sie bieten keine geometrischen Probleme, umsoweniger tun sie es in der Praxis, weil dort die Voraussetzungen meist zu ungewiß und mehr der Urteilskraft als der Berechnung unterworfen sind. Urteilskraft und Entschlußfähigkeit können durch zu weitgehende, theoretische Erwägungen nur nachteilig beeinflußt werden, im vorliegenden Falle aber werden sie durch die sichere Kenntnis der entwickelten, einfachen geometrischen Beziehungen gefestigt.



Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1902/03.

(Schluß.)

4. Jahresbericht des Chefs des Bureau of Construction and Repair.

Da auch Kontreadmiral Bowles ausgeschieden ist, so enthält sein Bericht gleichfalls den Charakter einer Abschiedsübersicht über die Tätigkeit seines Ressorts. Der Bericht ergibt, daß die Flotte im ganzen 320 Schiffe und Fahrzeuge besitzt. Von diesen sind — die in Reparatur befindlichen eingerechnet — 252 dienstbereit, 45 befinden sich im Bau bezw. sind genehmigt, 23 sind nicht diensttauglich. Während des Berichtsjahres hat die Marine zwei Schiffe verloren, den gestrandeten Schlepper „Leyden“ und das Kanonenboot „Monocacy“, welcher kondemniert und verkauft worden ist.

Wenn auch das Baustadium der Neubauten im ganzen ein hoffnungsvolles ist, so sind doch die im letzten Jahre erzielten Fortschritte recht unbefriedigend. Das trifft besonders für die fünf Linienschiffe der „Virginia“-Klasse zu, deren Bau im Februar 1901 vergeben wurde und 3 Jahre dauern sollte. Im Juli 1902 waren diese Schiffe um 1 Jahr hinter den vertragsmäßigen Feststellungen zurück, am 30. Juni 1903 noch mehr, so daß ihr Bau nur halb so schnell vorgeschritten ist, als die Kontraktsbedingungen vorschreiben. Admiral Bowles schreibt die Verzögerung im Kriegsschiffbau folgenden allgemeinen Ursachen zu:

1. Unvollkommene Baupläne und Änderung derselben in bezug auf Panzerung und Armierung nach Abschluß des Bauvertrages;
2. Verzögerungen durch die Baubeaufsichtigung seitens der Regierung;
4. Langsamkeit der Anlieferung von Stahl und anderem Baumaterial durch die Unterlieferanten;
4. Ungenügende Einrichtungen oder mangelhafter technischer Stab auf den Bauwerften;
5. Ungenügende Anzahl von geschickten Arbeitern.

Am schlimmsten wirken in der Reihenfolge die nachträglichen Änderungen in den Vorschriften über Panzerung und Armierung, die Langsamkeit in der Lieferung von Panzermaterial, die verzögerte Lieferung von Stahl und Baumaterial durch die Unterlieferanten und der Mangel an brauchbaren Arbeitern. Nichtsdestoweniger halte aber die Bauzeit, gerechnet von der Erteilung des Bauauftrages bis zur Indienststellungsbereitschaft, einen Vergleich mit den besten im Auslande erzielten Resultaten, namentlich in England und Deutschland, sehr wohl aus. Die anscheinend größere Schnelligkeit des Schiffbaues in England bestehe darin, daß gewöhnlich die Zeit gerechnet werde von der Kiellegung bis zur vertragsmäßigen Ablieferung des Schiffes. Die Schiffe würde aber in sehr unvollkommenem Zustande abgeliefert und erst nachher auf den Regierungswerften der Erprobung unterworfen sowie mit der Armierung und dem größten Teile der Ausrüstung versehen. Die tatsächliche Fertigstellung des englischen Linienschiffes „Russell“ vom Vertragsabschlusse bis zur Indienststellung habe

4 Jahre 1 Monat gedauert, und diese Zeit könne nur in Vergleich gestellt werden mit der in den Vereinigten Staaten im gleichen Falle gebräuchlichen, welche für die zehn fertigen Linienschiffe im Durchschnitt 4 Jahre 8 Monate betragen habe. In Deutschland sei das Linienschiff „Wittelsbach", dessen Kiel am 30. September 1899 gelegt und welches vermutlich mehrere Monate vorher in Bau gegeben worden sei, noch nicht in Dienst gestellt worden. (Hier irrt sich der Verfasser bekanntlich einigermaßen. Anm. d. Red.)

Admiral Bowles hebt hierbei hervor, daß man, teils um eine möglichst frühe Ablieferung der Schiffe zu erzielen, teils wegen der noch geringen Erfahrungen im Bau großer Schiffe, regierungsseitig auf eine angemessene Bauzeit Gewicht gelegt habe. So sei für die ersten Schiffe der „Indiana"-Klasse die Bauzeit auf 36 Monate festgesetzt worden und dementsprechend auch für die übrigen Linienschiffe und größeren Kreuzer bis 1898, als wegen des spanisch-amerikanischen Krieges die kontraktliche Bauzeit für die „Maine"-Klasse auf 32 Monate herabgesetzt wurde, obwohl tatsächlich kein Linienschiff in weniger als 4 Jahren, vom Vertragsabschlusse an gerechnet, fertiggestellt worden sei. Die „Maine", das einzige bisher fertige Schiff dieser Klasse, sei, vom Vertragsabschlusse bis zum Tage der Indienststellung gerechnet, in 4 Jahren 3 Monaten gebaut worden. Der Admiral ist der Ansicht, daß die vertragsmäßige Ablieferungszeit in angemessenem Verhältnisse zur Konstruktion stehen und der Regierung die Möglichkeit gewähren müsse, die vorgesehenen Konventionalstrafen für verzögerte Ablieferung zu erheben, vorausgesetzt, daß sie selbst die Bedingungen der Ablieferung von Panzer und Armierung innehalte.

Die Politik einer Prämienzahlung für frühere Ablieferung würde gleichbedeutend sein mit der Verpflichtung der Regierung, diese Prämien auch dann zu zahlen, wenn ein schnellerer Bau nicht eintreten, die Ablieferung aber verzögert werden würde durch nicht rechtzeitige Anlieferung des Panzers, der Armierung oder anderen Materials, welches von der Regierung zu stellen wäre.

Betreffs der Notwendigkeit der Vermehrung von Dockgelegenheiten macht Admiral Bowles geltend, daß die Arbeiten des Bureaus fortlaufend aufgehalten würden durch den Mangel an Docks, welche die Aufnahme von Linienschiffen und Panzerkreuzern 1. Klasse gestatteten. An der atlantischen Küste sei nur ein Dock (Nr. 3 der Werft Brooklyn) groß genug, um alle Schiffe bei gewöhnlichem Tiefgange aufzunehmen. Trockendock Nr. 2 derselben Werft könne die meisten der jetzt schwimmenden Linienschiffe aufnehmen. Diese Sachlage mache es unmöglich, die Dockungen und Reparaturen der Flotte auf die verschiedenen Werften in sachlicher und ökonomischer Weise zu verteilen. Man müsse dabei festhalten, daß, wie sich noch kürzlich gezeigt habe, Reparaturen von größerem Umfange und Dauer im Dock ausgeführt werden müßten, und es könnten daher leicht Verhältnisse eintreten, unter welchen bei dem jetzigen Dockmangel die Leistungsfähigkeit der Flotte ernstlich in Frage gestellt sein würde. Es müßte daher die Fertigstellung der jetzt auf den verschiedenen Werften im Bau befindlichen Docks auf das äußerste beschleunigt werden.

Während des Berichtsjahres hat das Bureau 250 720 000 Pfund Stahlmaterial besichtigt, von welchem 13,6 Prozent verworfen wurden, die Reparaturen von 89 Schiffen veranlaßt und überwacht und Versuche mit etwa 150 Schiffsmodellen im Versuchsbassin vorgenommen. Das Versuchs-Modellbassin ist für das Bureau

für die Entwürfe, besonders von solchen mit neuen Formen, unentbehrlich geworden. Die Formen für die 1000 Tonnen-Kanonenboote und die vom letzten Kongreß bewilligten 13 000 Tonnen-Linienschiffe konnten nur durch Modellversuche endgültig festgestellt werden. Besonders deutlich zeigte sich im Falle der letztgenannten Schiffe der Wert des Modellbassins. Als Beweis dafür mag dienen, daß von der schließlich angenommenen Form dieser Schiffe eine Geschwindigkeit von 17 Knoten bei nur 10 000 indizierten Pferdestärken vertrauensvoll erwartet werden kann. Es gibt in der Flotte fünf fertige Linienschiffe von 11 500 Tonnen Deplacement, welche nur 7 Fuß kürzer sind als die „Idaho"- oder 13 000 Tonnen-Klasse, und bei den Probefahrten im Durchschnitt fast genau 17 Knoten liefen mit 12 000 Pferdestärken. Die neuen Schiffe, obgleich von 1500 Tonnen oder 13 Prozent größerer Wasserverdrängung, werden dieselbe Geschwindigkeit mit 2000 oder $16^2/_3$ Prozent weniger Pferdestärken erreichen und, wenn sie bei den Probefahrten dieselbe Maschinenleistung aufweisen wie die 11 500 Tonnen-Schiffe, deren Geschwindigkeit um ein schätzbares Maß übertreffen.

Der Etatsvoranschlag des Bureaus für das am 30. Juni 1905 ablaufende Rechnungsjahr beläuft sich auf 23 826 000 Dollars entgegen 15 026 000 Dollars des laufenden Jahres.

5. Jahresbericht des Bureau of Steam Engineering.

Der neue Chef, Kontreadmiral Rae, berichtet:

Im Berichtsjahre wurden die ausgedehnten Versuche mit flüssigem Feuerungsmaterial zu Ende geführt. Der Umstand, daß ein Kessel zur Verfügung stand, welcher bis zu einer Leistung von 2000 Pferdestärken forciert werden konnte und vorher zu eingehenden Versuchen mit Kohlenfeuerung verwendet worden war, gestattete einen sicheren Vergleich bezüglich der Ökonomie und des praktischen Wertes beider Heizmaterialien. Der abschließende Bericht darüber ist in Kürze zu erwarten; seine Fertigstellung hat sich dadurch verzögert, daß die Mitglieder der Versuchskommission wegen des bestehenden Personalmangels sich nicht lediglich dieser Aufgabe widmen konnten. Es sind für diese Versuche über 200 000 Dollars ausgegeben worden. Trotzdem, daß die Kommissionsmitglieder anderweitig in Anspruch genommen waren und auch das zur Verfügung gestellte Torpedoboot „Rodgers" nicht ausschließlich für diese Versuche verwendet werden konnte, sind Versuche von gleichem Umfange sonst nirgendwo, weder daheim noch im Auslande, vorgenommen worden.

Ferner wird die Ausstattung verschiedener Werften mit neuen Werkzeugmaschinen und Werkstätten beantragt, für Pensacola besonders, wo die zahlreichen Reparaturen von kleineren Schiffen während der Wintermanöver erhöhte Anforderungen stellen. Auch für Cavite wird dringend eine Erneuerung des Werkstättenmaterials verlangt.

Über die Maschinen der Neubauten sowie über den Zustand der Maschinen aller Schiffe der Flotte ist eine Nachweisung beigefügt, welcher wir folgendes entnehmen:

Der Zustand der Maschinen der fertigen Schiffe wird fast durchweg als gut, nur bei einigen älteren Schiffen als befriedigend bezeichnet, mit Ausnahme des geschützten Kreuzers „Reina Mercedes" (3000 Tonnen), welcher als dienstunbrauchbar aufgeführt wird. Außerdem werden die alten eintürmigen Monitors „Canonicus", „Jason", „Lehigh", „Montauk" und „Nahant" als „stripped for sale" bezeichnet.

Hinsichtlich der Neubauten gibt das nachstehende Verzeichnis interessante Aufschlüsse, aus welchen zu ersehen ist, daß von den 29 Schiffen nur eins, das Linienschiff „Connecticut", auf einer Staatswerft gebaut wird, abgesehen von dem Kreuzer „Galveston", dessen Fertigstellung von der Werft Norfolk übernommen werden mußte. Von den acht beteiligten Privatwerften hat die Newport News Shipbuilding Company mit sieben Schiffen den Löwenanteil erhalten.

Als Kesseltyp steht der von Babcock & Wilcox weitaus im Vordergrunde, nur zwei Schiffe erhalten Thornycroft-, vier Niclausse-Kessel.

Name	Deplacement Tonnen	Kessel	Pferdestärken (erwartet)	Geschwindigkeit in Knoten	Bauwerft
		a. Linienschiffe.			
„Missouri"	12 500	12 Thornycroft	16 000	18	Newport News Shipbuilding Co.
„Ohio"	12 500	12 desgl.	15 100	18	Union Iron Works, S. Francisco.
„Virginia"	14 948	24 Niclausse	19 000	19	Newport News Shipbuilding Co.
„Nebraska"	14 948	12 Babcock & Wilcox	19 000	19	Moron Broth., Seattle, Wash.
„Georgia"	14 948	24 Niclausse	19 000	19	Bath Iron Works, Bath, Me.
„New Jersey"	14 948	12 Babcock & Wilcox	19 000	19	Fore River Shipbuilding Co., Quincey, Mass.
„Rhode Island"	14 948	12 desgl.	19 000	19	desgl.
„Connecticut"	16 000	12 desgl.	16 500	18	New York Staatswerft.
„Louisiana"	16 000	12 desgl.	16 500	18	Newport News Co.
„Vermont"	16 000	12 desgl.	16 500	18	Fore River Co.
„Kansas"	16 000	12 desgl.	16 500	18	New York Shwbuilding Co., Camden, N. J.
„Minnesota"	16 000	12 desgl.	16 500	18	Newport News Co.
		b. Panzerkreuzer.			
„Pennsylvania"	13 680	32 Niclausse	23 000	22	Wm. Cramp & Sons, Philadelphia.
„West Virginia"	13 680	16 Babcock & Wilcox	23 000	22	Newport News Co.
„California"	13 680	16 desgl.	23 000	22	Union Iron Works, S. Francisco.
„Colorado"	13 680	32 Niclausse	23 000	22	Cramp & Sons.
„Maryland"	13 680	16 Babcock & Wilcox	23 000	22	Newport News Co.
„South Dakota"	13 680	16 desgl.	23 000	22	Union Iron Works.
„Tennessee"	14 500	16 desgl.	23 000	22	Cramp & Sons.
„Washington"	14 500	16 desgl.	23 000	22	New York Shipbuilding Co
		c. Geschütze Kreuzer.			
„St. Louis"	9 700	16 Babcock & Wilcox	21 000	22	Neafie & Levy, Philadelphia.
„Milwaukee"	9 700	16 desgl.	21 000	22	Union Iron Works, S. Francisco.
„Charleston"	9 700	12 desgl.	21 000	22	Newport News Co.
„Denver"	3 100	6 desgl.	4 500	16,5	Neafie & Levy, Philadelphia.
„Des Moines"	3 100	6 desgl.	4 500	16,5	Fore River Co.
„Chattanooga"	3 100	6 desgl.	4 500	16,5	Crescent Shipbuildiug Co., Elizabethport (die Maschinen werden bei Cramps gebaut).
„Galveston"	3 100	6 desgl.	4 500	16,5	bei der Trigg Co., Richmond, begonnen, auf der Staatswerft Norfolk weitergebaut.
„Tacoma"	3 100	6 desgl.	4 500	16,5	Union Iron Works, S. Francisco.
„Cleveland"	3 100	6 desgl.	4 500	16,5	Bath Iron Works, Bath.

Anmerkung: Die Maschinen sind sämtlich vertikale Dreifach-Expansionsmaschinen, zwei Schrauben.

Für das nächste Jahr werden gefordert: Für Gehälter 45 267 Dollars, für Unterhaltung der Maschinen auf den Schiffen und Werften 3 405 000 Dollars, für ausgedehnte Versuche mit Dampfturbinen 25 000 Dollars, Verbesserungen auf der Werft Boston 75 000 Dollars, Norfolk 50 000 Dollars.

Wenn der Bericht sich, wie es scheint, im Vergleich zu den früheren sehr kurz faßt und nicht auf wichtige schwebende Fragen, wie die der Ausbildung des Ingenieurpersonals usw. eingeht, so wird es darauf zurückzuführen sein, daß der Ressortchef noch neu in seiner Stellung ist und mit seinen Anschauungen noch zurückhält.

6. Jahresbericht des Generalarztes der Marine.

Die erhöhten Geldforderungen sind auch hier bedingt durch die Fürsorge für eine vergrößerte Flotte. Die Etatserhöhung beläuft sich auf 225 000 Dollars für das Sanitätsdepartement, 40 000 Dollars für den Marine-Lazarettfonds, 45 000 Dollars für Reparaturen, 20 000 Dollars für das Lazarett zu Norfolk, 15 673 Dollars für Gehälter.

Es besteht die noch nie dagewesene Zahl von elf Vakanzen im Sanitätsoffizierkorps. Die Zahl der Medical inspectors soll um zehn erhöht werden. Die bestehende Unzufriedenheit mit den jetzigen Bezeichnungen der Ärzte will der Generalarzt durch Einführung mehr militärischer Titel, nämlich der des surgeon admiral, surgeon captain, surgeon commander und surgeon lieutenant (1. und 2. Klasse) aus der Welt schaffen.

Mit der Einrichtung der Medizinschule zu Washington und der Bildung eines Marine-Lazarettkorps ist er sehr zufrieden. Er schlägt vor, die Löhnung der Krankenwärter der der Unteroffiziere gleichzustellen.

Die Lazaretteinrichtungen auf den Schiffen sind wesentlich verbessert worden. Dahingegen bedürfen fast alle Landlazarette umfassender Verbesserungen, um den Forderungen der Neuzeit zu entsprechen. Nur das Lazarett zu New York ist in besserer Verfassung.

Es wird der Bau von zwei Lazarettschiffen als dringend bezeichnet. Sie sollen entsprechend den Lehren des spanischen Krieges eingerichtet werden. Die Kranken sollen von Bord anderer Schiffe vermittels besonders erfundener Einrichtungen, welche die Verwendung kleiner Boote ausschließen, an Bord gebracht werden. Geräumige Kutter, geschleppt von starken Dampfbooten, sollen den Transport bewirken.

Im Anschlusse an die Erneuerungsbauten der Lazarette zu Norfolk und Pensacola wird die Einrichtung von besonderen Abteilungen für Tuberkulosepatienten vorgeschlagen.

Die Zahl der Operationen in den Lazaretten ist von 345 im Vorjahre auf 662 gestiegen.

Für das Lazarett in Annapolis werden bis zur Vollendung der Neubauten provisorische Einrichtungen zur Fürsorge für die Kranken als dringend notwendig bezeichnet.

Der Generalarzt beantragt ferner die Erhöhung der Zahl der Apotheker um 25 und die Anstellung von Zahnärzten und Pflegerinnen auf den großen Marinestationen sowohl in der Heimat wie im Auslande.

Infolge der Überbelegung und ungünstigen sanitären Verhältnisse auf Kasernenschiffen sind Infektionskrankheiten ziemlich zahlreich gewesen. Der Bau von Kasernen wird daher wiederum befürwortet. Ferner wird vorgeschlagen, die Rekruten zu desinfizieren und während der ersten 3 Wochen in besonderen Quartieren von den anderen Mannschaften getrennt zu halten.

7. Der Jahresbericht des Chefs des Ingenieurkorps,

soweit er die Marine betrifft, bringt gegenüber dem vorjährigen nichts besonders Interessantes. Es werden zur Vervollständigung der Küstenwerke im neuen Jahre 10 366 000 Dollars gefordert, rund 3 Millionen mehr als im laufenden Jahre, darunter allein 2 Millionen für weitere Landankäufe zu Fortsbauten an der südlichen Seite des Einganges zum Hafen von New York. Die Armierung der Werke ist durch drei schwere und 84 Schnellfeuergeschütze verstärkt worden.

Von allgemeinerem Interesse dürfte es sein, daß nach dem Bericht das amerikanische Ingenieurkorps nicht nur für militärische Zwecke verwendet wird. Als seine Aufgaben werden aufgeführt: das Kommando von drei Bataillonen Ingenieurtruppen, der Bau von Befestigungen, Aufsicht über die Arbeiten an Ufer- und Hafenverbesserungen, Bau und Reparatur von Leuchttürmen, Herstellung öffentlicher Bauten, die Wasserversorgung, Ingenieurarbeiten und Baubeaufsichtigung im Dienste der Hauptstadt, die Verbesserungen im Yellowstone-Nationalpark, Minendienst im Staate Californien und Unterricht an der Militärakademie und den Schulen der Armee.

8. Jahresbericht des Chefs des Bureau of Navigation.

Der interessanteste Ressortbericht, derjenige des Kontreadmirals Taylor, welcher als Chef des Bureau of Navigation wie auch infolge seines persönlichen Einflusses in hervorragender Weise auf die Flottenentwickelung einwirkt, liegt uns leider nur in Zeitungsbesprechungen vor. Der wesentlichste Inhalt des Berichtes betrifft die von Admiral Taylor dringend befürwortete Schaffung eines Admiralstabes. Er sagt zu dieser Frage: „Die gegenwärtige Organisation des Marinedepartements ist unvollkommen, weil sie nicht imstande ist, die Arbeiten der verschiedenen Bureaus zu einem gemeinsamen Ziele zusammenzufassen, und nirgendwo ausgesprochen ist, wer, unter dem Marinesekretär, die Verantwortung für die Leistungsfähigkeit und Kriegsbereitschaft der Flotte zu tragen hat. Es besteht die Notwendigkeit, der Flotte als einer militärischen Organisation unter dem Marinesekretär eine autoritative Leitung ihrer allgemeinen Angelegenheiten zu geben.“ Wohl habe der General Board in den letzten 4 Jahren nützlich gewirkt, aber es könne keines der bestehenden Bureaus oder Boards (Kommissionen) und kein etwa vom Marinesekretär neu zu berufender Ausschuß ohne die ausdrückliche Genehmigung des Kongresses alle Aufgaben eines Admiralstabes erfüllen. Denn nach dem Gesetze sei die Tätigkeit des Departements auf acht voneinander unabhängige Bureaus verteilt, und keine offizielle Körperschaft könne dem Marinesekretär für die allgemeine Leistungsfähigkeit und Kriegsbereitschaft der Flotte verantwortlich gemacht werden, wenn ihr nicht die Flotte als ein militärisches Ganzes unterstellt sei. Keine Neueinteilung der Geschäfte des Departements könne unter dem gegenwärtigen Organisationsstatut ein neues koordiniertes Bureau schaffen oder einem

bestehenden Bureau das Recht verleihen, im geringsten an der Selbständigkeit eines anderen Bureaus zu rühren. Die Aufgaben eines Admiralstabes aber beständen darin, daß er, unter der Oberaufsicht des Marinesekretärs, den die Personalien und das Flottenmaterial bearbeitenden Bureaus die Bedürfnisse der Flotte anzugeben hätte, daß er dem Marinesekretär die erforderlichen Personalvermehrungen und die Beschaffung der notwendigen Kohlen-, Munitions-, Proviant- und sonstigen Vorräte zu empfehlen und anzugeben hätte, wo und wann sie abzuliefern wären. Aufgabe der verschiedenen Bureaus sei es dann, die Beschaffung des vom Admiralstabe Geforderten zu bewirken. Auf diese Weise sei eine den übrigen Ressorts koordinierte Stelle zu schaffen, welche die Verantwortung für die Bereitschaft der Flotte tragen könne. Ein solcher Admiralstab würde die Verantwortlichkeit und Selbständigkeit der einzelnen Bureaus in keiner Weise beschränken oder sich in ihren Geschäftsbetrieb einmischen, jedoch einen leitenden Einfluß ausüben, welcher bisher fehle, und dadurch dem Marinesekretär eine bessere Handhabe bieten für die Verwaltung der Flotte als eines Ganzen. Eine weitere wichtige Aufgabe eines Admiralstabes würde die sein, dem Marinesekretär auf seine Aufforderung die Notwendigkeit neuer Flottenstationen, Werften und Kohlendepots anzugeben, ihre Lage und Verteidigungseinrichtungen wie ferner auch Zahl und Art der Schiffe zu empfehlen, welche erforderlich seien, die Operationspläne durchzuführen und den Anforderungen für den Dienst der Flotte im Frieden zu genügen. In letzterer Beziehung habe sich der Admiralstab mit den Details der Konstruktion, der Armierung, der Maschinen- und sonstigen Ausrüstung nicht zu befassen; aber die Bestimmung der taktischen Eigenschaften der Schiffe sei naturgemäß die Aufgabe einer solchen Organisation, welche aus Seeoffizieren zu bestehen hätte, die mit der Handhabung von Geschwadern vertraut seien und für die Operationspläne selbst wie für die Fähigkeit der Flotte, sie auszuführen, verantwortlich gemacht werden könnten.

Einen Organisationsplan in fester Form scheint Admiral Taylor nicht vorgelegt zu haben.

Unter der Überschrift „Verteilung der Flotte“ wird eine ausführliche Beschreibung der Führung, Bewegungen und Operationen der einzelnen Geschwader und Schiffe während des Berichtsjahres gegeben. Das karaibische Geschwader solle, meint Admiral Taylor, aus acht Kreuzern bestehen, davon fünf von einem verbesserten „Olympia“-Typ und drei mit geringem Tiefgang für den Dienst auf Flüssen, aber mit genügender Seefähigkeit. Auf diese Weise würde zu jeder Zeit eine Division von vier Kreuzern für den Dienst auf See und zwei Fahrzeuge für den Flußdienst verfügbar sein, während je ein Schiff jedes Typs zu Reparaturen abwesend sein könnte. Zwei von den größeren Kreuzern seien als Flaggschiffe einzurichten.

Das Küstengeschwader wird als ein wesentliches Element der strategischen Verteidigung des Landes hingestellt; daneben fungiert es im Bedarfsfalle zur Verstärkung der Hauptflotte in den westindischen Gewässern und hat auch als Übungsgeschwader für die Seekadetten der Marineakademie hohen Wert. Die erhöhte Zahl der Seekadetten erfordert ein großes Geschwader zu ihrer Ausbildung. Das habe jetzt schon günstige Folgen gezeigt. Die Seekadetten würden während ihrer Sommerübung mit der Routine und den Gewohnheiten des Dienstes auf einem aktiven Geschwader vertraut gemacht und schneller befähigt, nach Entlassung von der Akademie

praktischen Dienst zu tun. Bei dem großen Mangel an Offizieren kämen aber die Seekadetten nach Verlassen der Akademie schnell in mehr oder weniger verantwortliche Stellungen.

Admiral Taylor versagt es sich, betreffs der Klasse und Zahl von Linienschiffen, Kreuzern, Torpedobootszerstörern und sonstigen Schiffen, aus welchen die Flotte künftig bestehen müsse, spezifizierte Vorschläge zu machen, weil das Sache des General Board sei, äußert sich aber dahin, daß Geschwader von Kreuzern im Kriege zur Unterstützung der Linienschiffsformationen, in Friedenszeiten aber zur Durchführung der Aufgaben erforderlich seien, welche die Interessen des Landes der Flotte in den karaibischen bezw. westindischen Gewässern und an der Ost- und Westküste von Süd- und Zentralamerika stellen. Dieselbe Art Kreuzer würde auch den amerikanischen Interessen in Europa am besten dienen. Eine große Anzahl Kreuzer werde auf alle Fälle für die nächsten Jahre notwendig sein.

Im Schulgeschwader hält der Admiral die unregelmäßige Zusammensetzung für unzweckmäßig und befürwortet im ökonomischen Interesse den Bau von Schulschiffen, welche auch im Kriege nützlich verwendet werden könnten. Er empfiehlt den Bau von acht solcher Schiffe von der Größe der „San Francisco“, mit 16 Knoten Geschwindigkeit und großem Kohlenfassungsvermögen; die Armierung sei möglichst zu beschränken, um Raum für möglichst starke Besatzung zu schaffen.

Für die europäische Station werden sechs neue Kreuzer gefordert; hiervon sollen stets vier im Verbande zusammenbleiben, einer für den Besuch entfernterer und unwichtiger Häfen verwendet und einer repariert bezw. überholt werden.

Auf der asiatischen Station sei die strategische Lage eine andere; hier seien ein Linienschiffsgeschwader, ein Kreuzergeschwader und ein Geschwader von kleinen Schiffen erforderlich. Gefordert werden sechs Kreuzer von einem verbesserten „Olympia“-Typ und vier Kreuzer des neuen „Scout“-Typs, ferner seien zwei Fahrzeuge — kleine Kanonenboote oder große Barkassen — zum Schutze der amerikanischen Interessen auf den chinesischen Flüssen dringend erforderlich, wohin die jetzigen Kanonenboote ihrer Größe wegen nicht kommen könnten.

Der lange Werftaufenthalt der Schiffe der nordatlantischen Flotte schädige die Leistungsfähigkeit der Flotte. Es sei notwendig, daß die Schiffe nur einmal im Jahre die Werften aufsuchten. Im Berichtsjahre habe u. a. das Linienschiff „Alabama“ 133 Tage auf der New York-Werft gelegen, die „Kearsarge“ 104, die „Indiana“ 102 Tage.

Die neue Geschützführerausbildung habe sehr zufriedenstellende Ergebnisse aufzuweisen, und darauf werde in Zukunft das Hauptgewicht der Mannschaftsausbildung gelegt werden, allerdings unter Verwendung reichlicher Munition.

Der Mannschaftsstand ist Anfang März v. J. am stärksten gewesen und hat über 28 000 Köpfe betragen.

Auf die Angelegenheit der Desertionen wird sehr ausführlich eingegangen und festgestellt, daß der Prozentsatz im Berichtsjahre 12,5 gewesen ist. Hiervon kämen 1 Prozent auf Unzufriedenheit mit der Verpflegung, 1 Prozent auf Unzufriedenheit mit der engen Unterbringung an Bord und etwa 3 Prozent auf Unzufriedenheit mit Urlaubsbeschränkungen, 4 Prozent auf Ursachen, welche im häuslichen und sozialen

Leben der Mannschaften lägen und in der Sucht nach Veränderung, ohne daß die Leute mit dem Dienst an sich unzufrieden wären. Wenn der Prozentsatz der Desertionen über diese 9 Prozent hinausginge, müsse eindringlich nach den Ursachen geforscht werden. Die eingeführten zahlreichen Diensterleichterungen und die den Mannschaften für Verbleiben im Dienst gebotenen Belohnungen ließen jedoch hoffen, daß die Zahl der Desertionen in den nächsten Jahren zwar langsam aber stetig abnehmen werden.

Der Mangel an Offizieren, besonders solcher für den Maschinendienst, wird angesichts des Anwachsens der Flotte besonders hervorgehoben, ferner das vorgeschrittene Alter der höheren Offiziere. Die Anforderungen an die Kommandanten moderner Linienschiffe und an die höheren Führer seien jetzt solche geworden, daß nur weit jüngere Männer als diejenigen, welche jetzt und in den nächsten Jahren in die betreffenden Stellungen kommen, ihnen genügen könnten. Als Heilmittel schlägt Admiral Taylor Altersgrenzen im gewissen Dienstgrade vor, nämlich von 55 Jahren für die Beförderung zum Flaggoffizieren und 50 Jahre für diejenige zum Kapitän zur See.

Gefordert werden schließlich zwei Vizeadmiral-Stellen (je eine für die nordatlantische und die asiatische Flotte), 30 Lieutenant commanders (Korvettenkapitäne) und 50 Lieutenants (Kapitänleutnants), ferner 50 Deckoffizier-Maschinisten, um auch dieser Klasse ihren Teil am Dienst am Lande zukommen zu lassen.

9. Jahresbericht des Marinesekretärs.

Der Jahresbericht des Marinesekretärs Moody an den Präsidenten vom 23. November v. J. umfaßt 45 Druckseiten. In der Einleitung erklärt Mr. Moody zwar, die in den Ressortberichten aufgeführten Tatsachen und Vorschläge nicht rekapitulieren zu wollen, nimmt in der Folge jedoch zu den meisten derselben Stellung. Besonders ausfürlich äußert er sich in der Frage des Admiralstabes, ohne jedoch seinerseits bestimmte Vorschläge zu machen oder Anträge zu stellen. Er gibt zu, daß diejenigen recht hätten, welche behaupteten, daß im Sezessionskriege und, wenn auch in geringerem Maße, im spanischen Kriege die Organisation des Marinedepartements sich als unvollkommen herausgestellt habe; indessen könne man nicht sagen, „daß über das Maß der wünschenswerten Reformen, ja überhaupt darüber, daß eine Reform nötig sei, Übereinstimmung bestehe“.

Bevor er auf die Abänderungsvorschläge eingeht, beschreibt er in den Hauptumrissen die bestehende Verwaltungsorganisation. Danach ist das Haupt des Departements der Marinesekretär, welcher sowohl die ihm gesetzlich verliehene Gewalt wie, unter dem Präsidenten, die konstitutionellen Befugnisse eines Kabinettsmitgliedes ausübt. Die Geschäfte des Departements sind auf acht Bureaus verteilt, an deren Spitze Marineoffiziere stehen, welche auf Vorschlag bezw. mit Zustimmung des Senats vom Präsidenten auf 4 Jahre ernannt werden. Die Verteilung der Geschäfte auf die Bureaus ist Sache des Marinesekretärs, doch darf dieser seine diskretionäre Gewalt nicht in solcher Weise ausüben, daß dadurch eines der Bureaus praktisch abgeschafft würde, auch kann er die Amtsdauer der Bureauchefs nicht abkürzen. Die Verteilung der Geschäfte auf selbständige und voneinander völlig unabhängige Bureaus, welche

nur durch Vermittelung des Marinesekretärs zueinander Beziehung hätten, sei zweifellos geeignet, Kompetenzkonflikte mitunter schädlichster Art hervorzurufen und dazu zu führen, daß die Bureaus ihre Sonderinteressen denen der Marine voranstellten. Diese Geschäftsteilung beschränke sich nicht nur auf das Departement, sondern erstrecke sich auch auf die Werften und in gewissem Grade sogar auf die in Dienst befindlichen Schiffe. Das führe mitunter zu übertriebener und schwerfälliger Organisiererei und zu einem Mangel an Zusammenwirken, welcher nur durch freiwilliges Eingreifen der Bureauchefs behoben werden könne. Der Geist der amerikanischen Institutionen erfordere, daß die Militärgewalt der Zivilgewalt durchaus unterstellt sei und bleibe. Demgemäß sei der Marinesekretär immer nur ein Zivilist gewesen und werde es auch in Zukunft bleiben, naturgemäß mit einem beschränkten Maß von Kenntnissen. Wenn aber auch das Marinedepartement in hohem Grade ein industrielles Etablissement sei, bei welchem Schiffe gebaut und repariert würden und Armierung und Ausrüstung angefertigt werde, so dürfe man nicht vergessen, daß der Endzweck seiner Existenz ein militärischer sei und daß alle in ihm betriebenen Geschäfte die Schaffung und Verwendung militärischer Machtmittel auf See zum Ziele hätten.

Es sei daher von vitaler Bedeutung, daß dafür gesorgt werde, daß dem Zivilchef des Departements die sicherste militärische Information und der beste militärische Rat zur Verfügung stehe. Ohne beides werde er schwere Irrtümer nicht vermeiden können, welche verhängnisvolle Folgen haben könnten. Es wird dann weiter ausgeführt, daß in der gegenwärtigen Organisation des Departements die Stelle fehle, welche diese Information und diesen Rat in verantwortlicher Weise zu erteilen habe. Die Bureauchefs, welche sonst für ihre Stellung ausgezeichnet befähigt seien, gingen in der Tätigkeit ihres Bureaus unter und hätten keine Zeit für andere Obliegenheiten, unterlägen auch leicht der Versuchung, alle Fragen vorwiegend von dem Gesichtspunkt ihres Bureaus zu beurteilen, und nähmen Anstand, Pflichten auf sich zu nehmen, die ihnen nicht durch das Gesetz auferlegt seien. Dies habe zur Ausdehnung der Funktionen des Chefs des Bureau of Navigation und zur Errichtung des General Board geführt. Die aufgestellten Abänderungsvorschläge zur Organisation betreffen folgende Hauptpunkte:

1. Änderung der Organisation der Werften, um diese leistungsfähiger zu machen,
2. Konsolidierung der Bureaus im Marinedepartement,
3. Errichtung eines Admiralstabes, welcher für die Kriegsbereitschaft des schwimmenden Materials und des Personals der Flotte verantwortlich sein, die militärischen Informationen, auf welche hin Operationspläne aufgestellt werden könnten, sammeln und verarbeiten und im allgemeinen als militärischer Beirat des Marinesekretärs dienen solle, ohne selbst andere Befehlsbefugnisse zu besitzen, als ihm von Zeit zu Zeit vom Marinesekretär übertragen würde.

Ganz ohne die Unterstützung, welche ein Admiralstab leisten solle, sei das Departement allerdings auch jetzt schon nicht. Die Kriegsschule auf Coasters Harbor Island, das Nachrichtenbureau (Intelligence Office), der Board of Inspection and Survey und das Bureau of Navigation wirkten in verständnisvollem Zusammenarbeiten mit dem General Board, welcher als Ergebnis der Erfahrungen aus dem spanischen Kriege ins Leben gerufen worden sei. Der Admiral der Flotte, dessen

Erfahrung und Ratschläge stets zur Verfügung gestanden hätten und von unschätzbarem Werte gewesen seien, fungiere als Präsident dieses Board, und der Chef des Bureau of Navigation sei Vorsitzender seines Exekutivkomitees. Durch diese beiden Offiziere würden die Erwägungen und Anschauungen des Board, welche sich nicht nur auf ihre eigene Erfahrung als Offiziere, sondern auch auf die Arbeiten der vorgenannten Institute stützten, zur Kenntnis des Marinesekretärs gebracht. In nicht geringem Maße erfüllten also diese beiden Offiziere zusammen schon die Aufgaben eines Chefs des Admiralstabes. Der General Board aber bestehe nur durch Verfügung des Departements und könne jederzeit anders eingerichtet oder aufgehoben werden.

Nach dieser eingehenden Darstellung erklärt Mr. Moody, er beabsichtige nicht, einen der aufgestellten Vorschläge dem Kongresse zu empfehlen, sondern wolle die Angelegenheit nur einer ernsten und eingehenden Erwägung unterbreiten unter Betonung der Wichtigkeit der Sache. Bloße Änderung sei noch nicht Reform, und es sei daher keine Änderung empfehlenswert, wenn nicht feststände, daß sie eine Verbesserung darstelle.

Wir haben die Ausführungen des Marinesekretärs so ausführlich wiedergegeben, weil sich aus ihnen ein sehr anschauliches Bild der Organisation und Geschäftspraxis der obersten amerikanischen Marinebehörde gewinnen läßt und weil es interessant ist, zu erkennen, wie sich der Marinesekretär trotz der unverhüllten Erkenntnis der Mängel der bestehenden Organisation sträubt, einer Änderung das Wort zu reden, welche dem von ihm zitierten Geiste der amerikanischen Institutionen gefährlich werden könnte. Er empfiehlt keine Änderung, legt keine greifbaren Vorschläge vor, spricht sich aber auch nicht dagegen aus, sagt weder ja noch nein, sondern überläßt die ganze Frage einfach der Erwägung und Entscheidung des Kongresses, dem er selbstverständlich die freudige Mitwirkung des Departements zusagt und noch den guten Rat gibt, sich von Privatleuten, welche in der Leitung großer industrieller Etablissements tätig sind, beraten zu lassen. Auch bei anderen Gelegenheiten, z. B. bei Bemessung des Deplacements der neuen Linienschiffe, hat die Presse schon auf die Neigung des Mr. Moody hingewiesen, die Verantwortung für wichtige Entscheidungen dem Kongresse zu überlassen, ohne dazu selbst entschieden Stellung zu nehmen.

Der Marinesekretär geht sodann näher auf die Ingenieurfrage ein und kommt in Übereinstimmung mit den beteiligten Ressortchefs sowie, wie er sagt, mit der Mehrzahl der Offiziere zu dem Schlusse, daß das gegenwärtige System sich vor der Hand gut bewährt habe. Er vergleicht dieses mit dem neu eingeführten englischen, welches allein in den auswärtigen Marinen dem amerikanischen ähnlich sei. Als Hauptunterschiede der beiden Systeme wurden angeführt, daß die englischen Kadetten im Alter von 12 bis 13 Jahren, die amerikanischen zwischen dem 16. und 20. Jahre eintreten und daß in England der junge Offizier etwa mit dem 20. Jahre sich für eine der drei Branchen (Seeoffizier, Maschineningenieur oder Marineinfanterie) endgültig entscheiden muß, während in Amerika eine getrennte Ingenieurbranche nicht besteht. Außerdem müssen die englischen Kadetten 75 Pfd. Sterl. (ein kleiner Teil nur 40 Pfd. Sterl.) jährlich bezahlen, haben auch noch Extraausgaben, während die jungen Leute in Amerika 600 Dollars jährlich Löhnung und gewisse Zulagen erhalten.

Ferner wird das hohe Lebensalter der höheren Offiziere erwähnt und

unter Hinweis auf die Vorschläge des Admirals Taylor geltend gemacht, daß zwar während des spanischen Krieges und nachher kein Offizier es habe an Ausdauer fehlen lassen, daß man aber die größeren Anstrengungen im Kriege wie im Frieden, welche der Dienst in Zukunft mit sich bringen könne, ins Auge fassen müsse.

Der Marinesekretär tritt weiterhin den Ausführungen des Admirals Taylor bei, nach welchen die Beförderung von Deckoffizieren zu Offizieren in beschränkter Zahl eine zweckmäßige Maßregel sei. Nach der Kongreßakte von 1901 durften am Schluß jedes Etatsjahres, wenn die Marineakademie nicht alle Leutnantsstellen auffüllen konnte, sechs geeignete Deckoffiziere zu Leutnants befördert werden. Diese Zahl wurde durch Akte von 1903 auf zwölf erhöht. Bedingungen waren: Alter nicht über 35 Jahre, 6 Jahre Dienstzeit als Deckoffizier, Empfehlung der Vorgesetzten und Bestehen einer Prüfung. Daraufhin hatten sich im ganzen 14 Deckoffiziere zur Prüfung gemeldet, von welchen fünf von vornherein wegen zu hohen Alters oder aus anderen Gründen zurückgewiesen werden mußten und vier nach Bestehen der Prüfung befördert wurden. Es wird jetzt vorgeschlagen, die Dienstzeit als Deckoffizier auf 2 Jahre herabzusetzen.

Gelegentlich der Besprechung der Desertionen, bei welcher auch wiederum auf die Ausführungen des Bureau of Navigation zurückgekommen wird, wird als eine besondere Vorbeugungsmaßregel folgende angeführt: Fortan werden Leute, die sich unerlaubt entfernt haben, aber freiwillig zurückkehren, ebenso solche, welche vor Ablauf von drei Monaten wieder ergriffen werden, anstatt von Kriegsgerichten (General court-martial) von Standgerichten (Summary court-martial) und zwar nicht als Deserteure, sondern als Herumtreiber (Stragglers) abgeurteilt. Standgerichte können nämlich nicht mehr als drei Monate Gefängnis verhängen — neben Löhnungsverlust und Entlassung wegen schlechter Führung. Auf diese Weise wird allerdings der Prozentsatz der „Deserteure" in der Statistik immerhin abnehmen, selbst wenn die Zahl der Entlaufenen nicht geringer wird.

Mit Genugtuung wird festgestellt, daß der Prozentsatz der amerikanischen Bürger unter den Mannschaften stetig zunimmt. Die Mannschaftsstärke einschl. Unteroffiziere betrug am 30. Juni 1903 27 245 Mann. Davon waren 79,8 Prozent geborene und 10,9 Prozent naturalisierte Amerikaner, im ganzen also 90,7 Prozent gegen 89 Prozent am Beginn des Berichtsjahres; unter den Mannschaften aus der Landbevölkerung beliefen sich die Prozentsätze sogar auf 93 bezw. 6,7, so daß sich darunter nur 0,3 Prozent Fremde befanden.

Die Errichtung einer Marinestation mit entsprechenden Befestigungen in den Philippinen wird unter Hinweis darauf, daß der nächste Stützpunkt sich in Puget Sound oder in San Francisco befindet und daß die asiatische Flotte, auch wenn sie an einem Kriege in Ostasien selbst nicht beteiligt wäre, in solchem Falle in Hongkong oder Japan kaum Ressourcen finden würde, dringend befürwortet und die sofortige Inangriffnahme der Arbeiten empfohlen. Als geeignetster Platz wird in Übereinstimmung mit allen beteiligten Instanzen Olongapo in der Subigbay angegeben, weil hier ein geschlossener und leicht zu verteidigender Hafen vorhanden ist, während das sonst vielleicht günstiger gelegene Cavite offen ist, daher kostspielige Molenbauten

und Baggerungen erfordern und dann immer noch einer Beschießung von See aus preisgegeben sein würde.

Betreffs der Stützpunkte auf Cuba wird erwähnt, daß der Oberbau und die Befestigung von Guantanamo schleunigst in Angriff genommen werden müßten; für Bahia Honda würden außer für Vermessung und Absteckung der Grenzen im Departement zur Zeit keine Pläne entworfen.

An Zuwachs habe die Flotte im Berichtsjahre 25 Schiffe erhalten, nämlich das Linienschiff „Maine“, die Hafenverteidigungsmonitors „Arkansas“, „Nevada“, „Florida“ und „Wyoming“, 12 Torpedobootszerstörer, 1 Torpedoboot und 7 Unterwasserboote, während zwei Fahrzeuge, der gescheiterte Schlepper „Leyden“ und das verkaufte Radkanonenboot „Monocacy“, in Abgang gekommen seien. Nach Schluß des Berichtsjahres seien noch der geschützte Kreuzer „Cleveland“ und der Torpedobootszerstörer „Macdonough“ (später bekanntlich noch das Linienschiff „Missouri“ und die Kreuzer „Denver“ und „Tacoma“) hinzugekommen.

Aus den weiteren Besprechungen sei noch folgendes erwähnt:

1. Die schweren Geschütze der neuen Schiffe werden sämtlich aus Nickelstahl mit innerem und äußerem Rohr hergestellt oder bis zur Mündung verstärkt.

2. Alle Schiffe sollen zweimal, neu in Dienst gestellte dreimal im Jahre Schießübungen abhalten.

3. Die große Geschützscheibe besteht aus Leinwand und ist 21 Fuß breit, 17 Fuß hoch. Die Schußentfernung beträgt nahezu eine Seemeile. Nur die Schußlöcher in der Leinwand zählen als Treffer. Die Geschütze feuern einzeln und müssen innerhalb eines gegebenen Zeitraumes ihre Treffer erzielen. Das Geschütz, welches innerhalb dieser Zeit die meisten Treffer gehabt hat, gewinnt. Die Prozentzahl der Treffer entscheidet also an sich nicht. Ein Geschützführer, welcher beispielsweise unter acht Schüssen in einer Minute sechs Treffer erzielt — also 75 Prozent —, ist besser als derjenige, der in derselben Zeit mit vier Schüssen vier Treffer — also 100 Prozent — erreicht, weil er in derselben Zeit 50 Prozent Treffer mehr erzielt hat.

Bei den Schießübungen im September 1903 war die Feuergeschwindigkeit ungefähr doppelt so groß, wie sie jemals zuvor in der Flotte gewesen ist, und dabei war die Prozentzahl an Treffern ebenfalls größer als jemals vorher. Als Beispiel wird angeführt, daß nach den Schießvorschriften von 1901 dem 13zölligen Geschütz 5 Minuten 20 Sekunden Schußintervall zugestanden waren. Demgegenüber erzielte ein 13-Zöller alter Art auf der „Indiana“ im September vier Treffer in der angegebenen Zeit und ein neuer 13-Zöller der „Alabama“ vier Treffer in 3 Minuten 10 Sekunden. In ähnlicher Weise ging das Schußintervall der 6zölligen Schnellfeuerkanone von 40 Sekunden auf 10 Sekunden zurück, und die Treffsicherheit ist noch in höherem Maße gestiegen als die Feuergeschwindigkeit.

Die Geschützführer werden nur nach ihrer Geschicklichkeit als solche ohne Rücksicht auf ihren Dienstgrad ausgewählt. Für jedes Geschütz werden drei Geschützführer ausgebildet, von welchen zwei bei jeder Schießübung selbst schießen.

4. Panzerplatten werden neuerdings mit Kappengeschossen probiert. Die Abnahmebedingungen für Panzergeschosse sind dahin verschärft worden, daß das Geschoß

bei gegebener Geschwindigkeit eine Platte von Kaliberstärke aus an der Oberfläche gehärtetem Material unzerbrochen durchschlagen und dann krepierbereit sein muß.

Schließlich sei noch erwähnt, daß für die Arbeiter der Marinewerkstätten, welche im Dienste verunglücken oder invalide werden, sowie für deren Hinterbliebene die staatliche Versorgung beantragt wird.

Dem Berichte ist eine Liste der fertigen und der im Bau befindlichen Schiffe und Fahrzeuge angefügt mit den bekannten Daten über Material, Deplacement, Armierung und Maschinenkraft sowie der gegenwärtigen Verwendung. Die Liste enthält auch alle Hilfsschiffe, Schlepper usw. Das Material ist darin eingeteilt in vier Klassen nach Tonnengehalt und Gefechtswert. Daran schließen sich die Torpedofahrzeuge, die Schlepper, Segel- und Kasernenschiffe, endlich die dienstunbrauchbaren. Letztere sind die kleinen Kreuzer „Omaha", „Iroquois", „Marion" und „Yantic" sowie die Segelschiffe „New Hampshire", „Constitution", „St. Louis" und „Dale". Als Kriegsschiffe 1. Klasse sind angeführt die 10 Linienschiffe „Maine", „Alabama", „Illinois", „Wisconsin", „Kearsarge", „Kentucky", „Iowa", „Indiana", „Massachusetts" und „Oregon" sowie die beiden Panzerkreuzer „Brooklyn" und „New York"; als Schiffe 2. Klasse das Küstenpanzerschiff „Texas", die Doppelturmmonitors „Puritan", „Monadnock" und „Monterey" sowie die geschützten Kreuzer „Columbia", „Minneapolis", „Olympia", „Chicago", „Baltimore", „Philadelphia", „Newark" und „San Francisco" und die Hilfskreuzer „Yankee", „Prairie", „Buffalo" und „Dixie". Die Monitors „Miantonomoh", „Amphitrite", „Terror", „Arkansas", „Florida", „Nevada" und „Wyoming" rangieren mit den kleineren Kreuzern in der 3., die Kanonenboote in der 4. Klasse. An Torpedobootszerstörern werden 15 (von 408 bis 420 Tonnen Deplacement), an Torpedobooten 31 (von 30 bis 273 Tonnen), an Unterwasserbooten 8 (von 73 bis 120 Tonnen) aufgeführt. An Segelschiffen besitzt die Flotte 7, nämlich „Alliance", „Monongahela", „Constellation", „Jamestown", „Portsmouth", „Saratoga" und „St. Mary's".

Als im Bau befindlich weist das Verzeichnis auf:

Vierzehn Linienschiffe („Connecticut", „Kansas", „Louisiana", „Minnesota", „Vermont", „Georgia", „Nebraska", „New Jersey", „Rhode Island", „Idaho", „Mississippi", „Missouri", „Ohio", „Virginia");

acht Panzerkreuzer („Tennessee", „Washington", „California", „Pennsylvania", „West Virginia", „Colorado", „Maryland", „South Dakota");

acht geschützte Kreuzer („Charleston", „Milwaukee", „St. Louis", „Denver", „Chattanooga", „Des Moines", „Galveston", „Tacoma");

drei Kanonenboote; sechs Torpedoboote; drei Schulschiffe; zwei Schlepper.

Im ganzen also vierundvierzig Schiffe und Fahrzeuge.

Die Botschaft des Präsidenten Roosevelt

an den Kongreß empfiehlt in ihrem die Marine betreffenden Teile die gestellten Anträge und spricht sich besonders energisch für den Admiralstab und die Errichtung der Station in Olongapo aus. Die Stellungnahme des Präsidenten in der Flottenfrage und seine stolze, feurige Sprache sind zu interessant, um sie, wie sie die Zeitungen bringen, nicht auch hier auszugsweise folgen zu lassen:

„Kurz nach Formulierung des berühmten Grundsatzes der amerikanischen auswärtigen Politik, welcher jetzt als die »Monroe-Doktrin« bekannt ist, sagte Präsident Monroe in einer besonderen Botschaft an den Kongreß am 30. Januar 1824: »Die Flotte ist die Waffe, welche unserer Regierung bei der Aufrechterhaltung unserer Rechte stets die wirksamste Hilfe gewähren wird. Jede Macht wird in einem Kriege die Zahl unserer Schiffe jeder Art, ihren Zustand und die Schnelligkeit, mit welcher wir sie in Dienst stellen können, kennen und diesen Tatsachen die gebührende Beachtung schenken.«"

„Ich beglückwünsche den Kongreß von ganzem Herzen zu dem ständigen Fortschritte im Ausbau der amerikanischen Flotte. Wir dürfen ein Nachlassen in diesem großen Werke nicht zugeben. Stillstand ist gleichbedeutend mit Rückschritt. Wir dürfen nicht aufhören, die Gefechtseinheiten der Flotte zu vermehren. In der Zwischenzeit tun das Marinedepartement und die Marineoffiziere vollauf das Ihrige, um den Dienst auf See unablässig in möglichst kriegsmäßiger Weise zu handhaben. Unsere Offiziere und Mannschaften lernen die Handhabung der Linienschiffe, Kreuzer und Torpedoboote in Flotten- und Geschwaderformationen in hoher Vollendung, und die Schießleistungen werden fortlaufend erhöht. Wir können die besten Dienstleistungen am Lande nicht entbehren, aber die höchste Aufgabe eines Seeoffiziers ist die, das Kommando auf See zu führen."

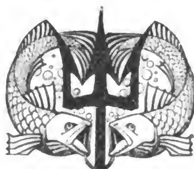
„Die Errichtung einer Flottenbasis in den Philippinen darf nicht länger hinausgeschoben werden. Eine solche Basis ist schon im Frieden wünschenswert, im Kriegsfalle würde sie unentbehrlich sein und ihr Fehlen verderbliche Folgen haben. Ohne sie wäre unsere Flotte hilflos. Unsere Sachverständigen stimmen darin überein, daß die Subigbay der geeignete Platz ist. Das Interesse der Nation verlangt, daß das Werk der Befestigung und Entwickelung einer Flottenstation in der Subigbay bald begonnen wird, denn es ist ein Werk, welches auch unter den günstigsten Verhältnissen viel Zeit beanspruchen wird."

„Es ist ferner im höchsten Grade wünschenswert, daß ein Admiralstab geschaffen werde, in ähnlicher Weise wie der kürzlich errichtete Generalstab der Armee. Innerhalb des Marinedepartements haben die Erfordernisse des Dienstes bereits ein System zu Wege gebracht, in welchem die Aufgaben eines Admiralstabes teilweise erfüllt werden, denn das Bureau of Navigation hat die Kriegsschule, das Nachrichtenbureau und die Inspektionskommission unter sich und steht in enger Fühlung mit dem General Board. Wenn aber auch diese Bureaus und Kommissionen unter den ausgezeichneten Offizieren an ihrer Spitze ihr Bestes tun, so besitzen sie doch nicht die Autorität eines Admiralstabes und nicht hinreichenden Spielraum, um die Kriegsbereitschaft für alle Fälle zu gewährleisten. Wir bedürfen der gesetzlichen Errichtung einer aus entsprechend vorgebildeten Offizieren bestehenden Behörde, welche eine systematische Aufsicht über die militärischen Angelegenheiten der Flotte ausübt und in dieser Beziehung die gegebene Beraterin des Marinesekretärs ist." —

Wenn die vorstehende Wiedergabe der Anträge aller an der Verwaltung und am Ausbau der Flotte Beteiligten auch zahlreiche Wiederholungen bringt, die für denjenigen, welcher sich schon früher mit dem Gegenstande beschäftigt hat, ermüdend

sind, so erschien es doch nicht überflüssig, mit einiger Ausführlichkeit die in den leitenden Kreisen der Vereinigten Staaten herrschenden Anschauungen in dieser Zeitschrift zur Darstellung zu bringen, welche ihren Lesern die Wichtigkeit der amerikanischen Flottenbestrebungen auch im Hinblicke auf unsere eigene Zukunft immer vor Augen geführt hat. Den amerikanischen Staatsmännern und Offizieren wird man die Anerkennung nicht versagen können, daß sie mit Ernst und Ausdauer bei der Sache sind, und es steht zu erwarten, daß der Kongreß dieser Arbeit zum Besten des Landes den Lohn nicht versagen wird.

Rosendahl.



Vergleichende Darstellung der russischen und japanischen Seestreitkräfte in Ostasien.

Von Kapitän zur See v. Pustau.

Die nachstehenden Tabellen*) zeigen die russischen und japanischen Seestreitkräfte in Ostasien nebeneinander geordnet nach den beiden wichtigen Daten: Lebensalter und Wasserverdrängung. Soweit der zur Verfügung stehende Platz gestattet, sollen einige ergänzende Bemerkungen dazu hier folgen.

I. Über die Dislokation der in Ostasien befindlichen Schiffe

liegen zur Zeit (Mitte Januar) sichere Nachrichten nicht vor, da die Regierungen von Rußland und Japan seit einiger Zeit den Zeitungen ihrer Länder verboten haben, Mitteilungen über irgend welche Schiffsbewegungen in Ostasien zu bringen. Die japanischen Kriegsfahrzeuge werden jetzt wohl in den westlichen Aufmarsch- und Ausrüstungshäfen Sasebo auf Kiushiu, Shimonoseki am westlichen Ausgange der Inlandsee, Kure in der Inlandsee und Takeshiki auf der Insel Tsushima seebereit versammelt sein, soweit nicht einige von ihnen, gleich einzelnen russischen Schiffen, zur Lösung besonderer örtlicher Aufgaben nach den koreanischen Häfen detachiert sind.

Von den russischen Schiffen ist nicht bekannt, wieviel von ihnen in Port Arthur und wieviele in Wladiwostok liegen. Letzterer Hafen ist im Januar und Februar für gewöhnlich zugefroren, jedoch hält ein Eisbrecher eine Rinne offen, durch welche die Schiffe, wenn auch wahrscheinlich nicht ohne Schwierigkeiten, die freie See erreichen können.

II. Stärkeverhältnisse der Linienschiffe.

a) In Ostasien befinden sich:

7 russische Linienschiffe von zusammen	85 350 Tonnen,
7 japanische " " "	93 700 "
Rußland ist also schwächer um . .	8 350 Tonnen.

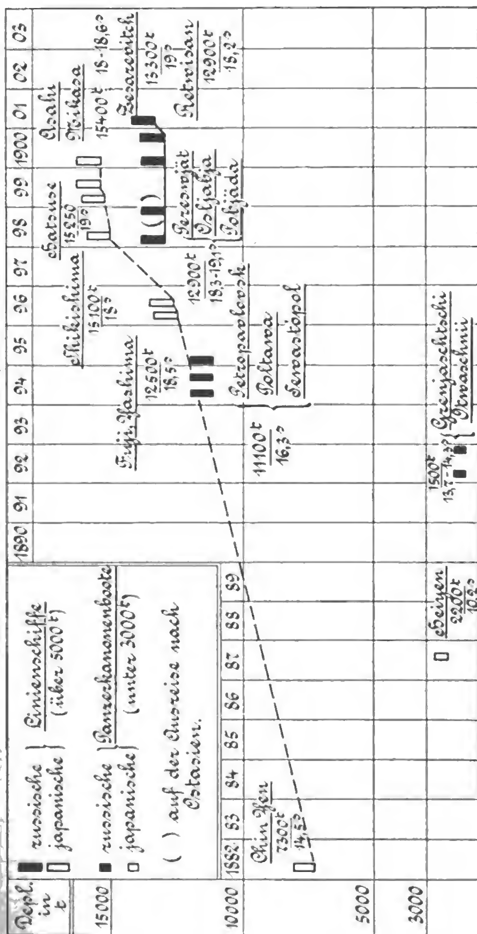
Dieser geringe Unterschied wird aber mehr als ausgeglichen durch die Minderwertigkeit des 1882 von Stapel gelaufenen „Chin Yen" (7300 Tonnen).

b) Geschütz- und Torpedoarmierung der 14 Linienschiffe:**)

	30,5 cm	25,4 cm	12 bis 15 cm	3,7 bis 7,5 cm	Überwasser- Torpedorohre	Unterwasser- Torpedorohre
Rußland	20	8	82	301	26	14
Japan	28	—	80	188	6	24
Mehr oder weniger für Rußland	−8	+8	+2	+113	+20	−10

*) Näheres über die Einrichtung der Tabelle und die Bedeutung der Angaben, die sie bringt, befindet sich in dem Aufsatz „Die Panzerschiffe und Kreuzer der fünf größten Seemächte am 1. Januar 1903" („Marine-Rundschau" 1903, S. 309). Für den Laien sei hier nur kurz angeführt, daß die in den Tabellen eingetragenen Schiffe relativ einen um so höheren Gefechtswert in ihrer Klasse repräsentieren, je weiter nach rechts und nach oben sie eingezeichnet sind.

**) Nach den Angaben von „Nauticus", Weyers „Taschenbuch der Kriegsflotten 1904", Brasseys »Naval annual 1903«, Janes »All the worlds fighting ships 1903«.


Russische u. Japanische Linienschiffe u. Panzerkanonenboote in Ostasien oder auf der Ausreise dorthin. Januar 1904.
(Stapellauf 1882 und später.)
Depl. in t
15000
10000
5000
3000
russische
japanische
Linienschiffe (über 5000 t)
russische
japanische
Panzerkanonenboote (unter 3000 t)
( ) auf der Ausreise nach Ostasien.
1882
83
84
85
86
87
88
89
1890
91
92
93
94
95
96
97
98
99
1900
01
02
03
Chin Yen
7300 t
14,5 ?
Fuji, Yashima
12500 t
18,5 ?
Shikishima
15100 t
18 ?
Hatsuse
15250
19 ?
Asahi
Mikasa
15400 t
18-18,6 ?
Zesarevitch
13300 t
19 ?
Retwisan
12900 t
18,2 ?
12900 t
18,3-19,1 ?
Peresvjät
Osljabja
Pobjäda
11100 t
16,3 ?
Petropavlovsk
Poltawa
Sewastopol
Heiyen
2200 t
10,2 ?
1500 t
13,7-14,3 ?
Grenjaschtschi
Otwaschnii

Russische und Japanische Kreuzer in Ostasien oder auf der Ausreise dorthin. Januar 1904.

(Stapellauf 1882 und später).

Depl. in t. — 15000 t, 10000 t, 5500 t, 2000 t

Jahr des Stapellaufs: 1882, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 1890, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 1900, 01, 02, 03

▲ russische △ japanische Panzerkreuzer
▲ Große geschützte Kreuzer (über 5500 t)
▲ △ Kleine " " (2000–5500 t)
▲ △ Ungeschützte Kreuzer und Kanonenboote (über 1000 t)
( ) auf der Ausreise n. Ostasien

Dmitri Donskoi 5800 t 16,5 Kn
Rurik 11000 t 18 Kn
Rossija 12800 t 19,7 Kn
Gromoboi 12600 t 20 Kn
Asama, Tokiwa 9900 t 21,5 Kn
Yakumo 9800 t 20 Kn
Adzuma 9500 t 20 Kn
Idzumo, Iwate 9900 t 20,9 Kn
Bajan 7900 t 22 Kn
Kassuga, Nysshin 7700 t 20 Kn
Warjag 6600 t 23,3 Kn
Diana, Pallada, Awrora 6700 t 18–19,3 Kn
Askold 6100 t 23,5 Kn
Bogatyr 6500 t 24,2 Kn
Izumi 3000 t 17 Kn
Seijen 2500 t 15 Kn
Naniwa, Takachiho 3700 t 17 Kn
Itsukushima, Matsushima, Hashidate 4300 t 16 Kn
Yamato, Katsuragi, Musashi 1500 t 13 Kn
Chiyoda 2400 t 19 Kn
Yoshino 4200 t 22,5 Kn
Akitsushima 3200 t 19 Kn
Suma 2700 t 20 Kn
Kasagi, Chitose 5000–4900 t 22,5–20 Kn
Akashi 2900 t 19,5 Kn
Takasago 4200 t 22,3 Kn
Niitaka, Tsushima 3400 t 20 Kn
Nowik 3000 t 25,4 Kn
Bojarin 3300 t 22,5 Kn
Almas 3300 t 19 Kn
Tsukushi 1400 t 16 Kn
Ssiwutch, Bobr 1000 t 12 Kn
Korejez, Mandschur 1200 t 13 Kn
Takao, Yayeyama 1800–1600 t 15–19,5 Kn
Mijako 1800 t 20 Kn
Giljak 1000 t 12 Kn
Chihaya 1300 t 21,5 Kn

Ve

I Gr



In E

2 St. 9
24 " 9.
1 "
27 St

Si



In O

6 St.
4 St.

10 S

Si



Es

in

16 S
8 S

24

.1

e,
en
t.
en
en

e
n
if

d
"
s
e

Beachtenswert erscheint hier die Stärke der russischen Kleinartillerie, welche bei der Abwehr von Torpedobootsangriffen eine um so wichtigere Rolle spielen kann, als es den Russen an Kreuzern zum Fernhalten der Torpedofahrzeuge gebricht.

In bezug auf die Torpedoarmierung stehen die Russen trotz der größeren Zahl der Rohre den Japanern erheblich nach, weil die letzeren zum überwiegenden Teil Unterwasser-Ausstoßrohre haben.

c) Der Schutz der Wasserlinie, der schweren und mittleren Artillerie und der Decks durch Panzer kann bei den Japanern, speziell bei deren neueren Schiffen, als sehr viel vollkommener angesehen werden als bei den Russen. Auf Einzelheiten einzugehen, würde hier zu weit führen.

III. Stärkeverhältnisse der Panzerkreuzer.

a) In Ostasien befinden sich:

4 russische Panzerkreuzer von zusammen 44 360 Tonnen,
6 japanische " " " 58 780 "

Rußland ist also schwächer um 2 Panzerkreuzer und 14 420 Tonnen, und die Bedeutung dieser Differenz erhöht sich dadurch, daß die älteren Schiffe „Rossija" und „Rurik" trotz ihres großen Deplacements wegen des Fehlens jeglichen Schutzes für ihre mittlere Artillerie mit den übrigen 8 Schiffen eigentlich kaum in eine Reihe gehören.

b) Armierung der Panzerkreuzer:

	20,3 cm	15 und 12 cm	7,5 bis 3,7 cm	Überwasser- Torpedorohre	Unterwasser- Torpedorohre
Rußland	14	62	145	14	4
Japan	12	40	57	2	24
Mehr oder weniger für Rußland	+ 2	+ 22	+ 88	+ 12	— 20

Wenn man den unter a) genannten Umstand in Betracht zieht, fällt die an sich sehr große Überlegenheit der russischen mittleren und leichten Artillerie nicht mehr als sehr erheblich ins Gewicht; zumal die japanischen Panzerkreuzer vermöge ihrer größeren Geschwindigkeit in der Lage sind, einen Kampf solange auf größere Entfernungen durchzuführen, bis die ungeschützte mittlere Artillerie und die gleichfalls ungeschützte Torpedoarmierung der Gegner gefechtsunbrauchbar geworden ist. Alles in allem genommen, sind die modernen, vorzüglich geschützten und unter sich gleichartigen japanischen Panzerkreuzer bei weitem besser zur Einstellung in die Schlachtlinie geeignet als die russischen.

IV. Stärkeverhältnisse der geschützten Kreuzer (über 2000 Tonnen).

a) Es befinden sich in Ostasien:

Rußland	7 geschützte Kreuzer von zusammen	39 200 Tonnen,
Japan	17 " " " "	62 000 "
Rußland hat weniger	10 geschützte Kreuzer von zusammen	32 800 Tonnen.

b) Armierung:*)

	32 cm	20,3 bis 21 cm	15 bis 22 cm	7,5 bis 3,7 cm	Überwasser-	Unterwasser- Torpedorohre
Rußland	—	—	64	140	23	8
Japan	3	6	151	222	52	1
Mehr oder weniger für Rußland . .	—3	—6	—87	—82	—19	+7

c) Die russischen Kreuzer sind der Mehrzahl der japanischen an Geschwindigkeit bedeutend überlegen, auch haben fünf unter den sieben ein Deplacement von mehr als 6000 Tonnen, sind also sehr viel seefähiger als die japanischen Schiffe, von denen nur zwei fast 5000 Tonnen erreichen.

Dafür aber besitzen die Japaner eine enorme Überlegenheit in der Zahl der Schiffe und der Kanonen, und diese spricht um so mehr mit, da bei sonst annähernd gleichem Schutze die Artillerie auch der größeren russischen Kreuzer ebensowenig geschützt ist, wie die aller übrigen Kreuzer.

V. Reserven an geschützten Schiffen.

a) Auf der Ausreise nach Ostasien befinden sich:**)

Rußland.

1. Linienschiff „Osljabja" (1898, 12 900 Tonnen),
2. Panzerkreuzer „Dmitri Donskoi" (1883, 5800 Tonnen),
3. Geschützter Kreuzer „Awrora" (1899, 6700 Tonnen); möglicherweise geht auch noch hinaus das Flaggschiff des Mittelmeergeschwaders:
4. „Imperator Nikolai I." (1889, 9650 Tonnen).

Japan.

Die von Ansaldo in Genua gekauften
1. Panzerkreuzer „Kasuga" (1902, 7700 Tonnen),
2. 〃 „Nisshin" (1903, 7700 Tonnen).

b) Rußland könnte ferner im Laufe des Jahres 1904 noch nach Ostasien entsenden, wenn es die Ostsee gänzlich von kriegsbrauchbaren Streitkräften entblößen will:
1. Linienschiff „Imperator Alexander II." (1887, 9650 Tonnen),
2. 〃 „Nawarin" (1891, 9600 Tonnen),
3. 〃 „Ssissoi Weliki" (1894, 9100 Tonnen),
4. 〃 „Imperator Alexander III." (1901, 13 700 Tonnen), soll im Frühjahr die Ausreise antreten,
5. Panzerkreuzer „Admiral Nachimoff" (1885, 8600 Tonnen),
6. 〃 „Pamjatj Asowa" (1888, 6700 Tonnen).

*) Angaben aus denselben Quellen wie unter II.
**) Torpedofahrzeuge auf der Ausreise siehe Zeichnung III und IV.

7. Kleiner geschützter Kreuzer „Rynda" (1885, 3000 Tonnen),
8. " " " „Admiral Korniloff" (1887, 5000 Tonnen),
9. " " " „Sswetlana" (1896, 3900 Tonnen),
10. " " " „Almas"*) (1903, 3300 Tonnen), soll im Frühjahr die Ausreise antreten.

Alle übrigen geschützten Schiffe der russischen Kriegsflotte befinden sich entweder im Schwarzen Meer, aus dem sie auf Grund der internationalen Verträge nicht auslaufen dürfen, oder sie werden nicht vor Herbst 1904 fertig, oder sie besitzen keinen Gefechtswert mehr.

VI.

Es ist vielleicht nicht uninteressant, die Streitkräfte nochmals zu vergleichen auf Grund der Gefechtswerte der Schiffe, wie Jane sie in seinem Kriegsspiel für die einzelnen Schiffe annimmt.

a) Hiernach repräsentieren die in Ostasien befindlichen Schiffe folgende Werte:

	Einheiten nach Jane.			
	Rußland:		Japan:	
1. Linienschiffe	(7)	6,0	(7)	6,0
2. Panzerkreuzer	(4)	1,8	(6)	4,8
3. Linienschiffe und Panzerkreuzer .	(11)	7,8	(13)	10,8
4. Geschützte Kreuzer	(7)	1,7	(17)	2,8
Summe 3. und 4.	(18)	9,5	(30)	13,6

b) Desgleichen, wenn die auf der Ausreise befindlichen Streitkräfte in Ostasien eingetroffen sein werden (vgl. Va):

	Einheiten nach Jane.			
	Rußland:		Japan:	
1. Linienschiffe	(8)	6,8	(7)	6,0
2. Panzerkreuzer	(5)	2,0	(8)	6,0
3. Linienschiffe und Panzerkreuzer .	(13)	8,8	(15)	12,0
4. Geschützte Kreuzer	(8)	2,0	(17)	2,8
Summe 3 und 4.	(21)	10,8	(32)	14,8

VII. Stärkeverhältnisse der Torpedobootsstreitkräfte.

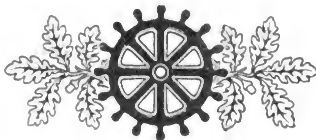
Aus den Skizzen geht die Überlegenheit der Russen an größeren Torpedofahrzeugen deutlich hervor, und sie werden sich dieselbe auch dauernd erhalten können, da Nachschub aus der Heimat verhältnismäßig schnell zu bewirken ist.

Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß das Übergewicht der Russen auf diesem Gebiet stark eingeschränkt wird durch das vollständig eingerichtete Küsten-

*) „Almas" ist als Jacht für den russischen Statthalter in Ostasien eingerichtet und deshalb vielleicht als Kriegsschiff nicht ganz vollwertig.

wachtsystem an der japanischen Küste und durch die große Zahl der japanischen Kreuzer.

Das Fehlen dieser beiden Elemente auf Seiten Rußlands und die geringe Entfernung, die Japan von dem asiatischen Kontinent trennt, begünstigt die Japaner noch weiter, indem ihnen dadurch die Verwendung ihrer zahlreichen kleinen Torpedoboote 2. und 3. Klasse möglich wird, von denen unter anderen Verhältnissen eine kriegerische Leistung — außer in der beschränktesten Defensive — kaum erwartet werden kann.



Diskussion.

Zu dem Aufsatz: „Einiges über Panzerkreuzer“.

(Januarheft 1904.)

I.

Im Januarheft der „Marine-Rundschau“ hat Herr L. die Frage aufgeworfen: „Was ist ein richtiger Panzerkreuzer?“ und sie von seinem Standpunkt aus beantwortet. Ich möchte diese Frage weniger abstrakt fassen, in der Form: „Welche Eigenschaften muß der Panzerkreuzer besitzen, wenn er für den Verwendungszweck der deutschen Flotte als »der richtige« bezeichnet werden soll?“ Die Verwendungszwecke der Panzerkreuzer in den verschiedenen Marinen sind keineswegs die gleichen, und dadurch zum großen Teil muß man sich auch die Verschiedenheit der Typen erklären, welche — vielfach zu Unrecht — unter der Kategorie „Panzerkreuzer“ zusammengefaßt werden. Die beabsichtigte Verwendung der Flotte bestimmt die Schiffsklassen nach Stärke und Gliederung, außerdem die Typen, und wird bestimmt durch die jeweiligen maßgebenden Ansichten über die zweckmäßigste Art der Landesverteidigung zur See — im weitesten Sinne —; jene Ansichten wiederum basieren auf den geographischen Verhältnissen des betreffenden Landes, den Stärken und Schwächen möglicher Gegner und der eigenen Finanzkraft. Daran wird auch nichts geändert, wenn wir Grund zur Annahme zu haben glauben, daß die eine oder andere fremde Marine nach unzweckmäßigen Leitsätzen ausgebaut werde. Deswegen meine ich auch, daß Herr L. zu weit geht, wenn er ein allgemeines „Tasten und Suchen“ nach „dem Panzerkreuzer“ annimmt; eine Marine, welche im Handelskrieg ihr Heil sieht, muß einen anderen Panzerkreuzertyp zu entwickeln suchen als eine solche, welche sich auf den Küstenschutz im engeren Sinne beschränken will oder muß. Ebenso sehen wir den Panzerkreuzerbau in England wesentlich durch den Gedanken beeinflußt, den französischen Handelszerstörern mit Überlegenheit nach jeder Richtung hin entgegenzutreten. Es ist also nicht wegen der Verschiedenheit der vorhandenen Kreuzertypen unmöglich, aus ihrer Reihe den „richtigen Panzerkreuzer“ herauszufinden, sondern wegen der Verschiedenheit der Erwägungen, aus denen sie hervorgegangen sind; es kommt hier nicht in Betracht, ob diese Erwägungen für die Zwecke der betreffenden Flotte im Kriege richtig oder falsch sind, und unmöglich ist es, eine generelle Entscheidung darüber zu fällen.

In Deutschland hat man die Hochseeflotte als Hauptkampfmittel erkannt, und daraus geht hervor, daß alle in ihr vereinigten Schiffsklassen fähig sein müssen, die hohe See zu halten und ohne Einbuße an irgend welchen Eigenschaften auch unter ungünstigen Verhältnissen den Hochseekrieg zu führen. Wir verlangen ferner speziell von allen Kreuzern, daß sie im auswärtigen Dienst, wie bei der heimischen Schlachtflotte gleich gut verwendbar sind. — Ich bezweifle, daß der „Moreno“ den Anforderungen eines Hochseeschiffes — von denen eines Hochseekreuzers vorläufig abgesehen — genügt. „Moreno“ hat ein um 260 Tonnen größeres Deplacement als die beiden italienischen

Panzerkreuzer „Giuseppe Garibaldi“ und „Francisco Feruccio“ und ähnelt diesen beiden erheblich früher auf Stapel gelegten Kreuzern derart, daß man ihn, abgesehen von geringen Unterschieden, als deren Schwesterschiff bezeichnen kann; ohne Zweifel ist also der „Garibaldi“-Typ nachgeahmt worden. Wie diese Schiffe, liegt der „Moreno“ sehr niedrig über Wasser, das Vorschiff ist sehr kurz, der vordere Turm weit vorn plaziert. Solch ein Schiff mag in dem Binnengewässer des Mittelländischen Meeres brauchbar sein, im Atlantischen Ozean oder der Nordsee wird es höchst mangelhafte Seeeigenschaften zeigen, zumal in Anbetracht der geringen Länge von 108 m. Dieselbe Bemerkung des niedrigen Freibords und Vorschiffs kann man bei den neuen italienischen Schlachtschiffen machen und wird in der Annahme nicht irregehen, daß der italienische Chefkonstrukteur nur durch den Grundgedanken geleitet sein kann, daß die Schiffe lediglich zur Kriegführung in den verhältnismäßig ruhigen Gewässern des Mittelmeers bestimmt sind. Wenn die argentinische Regierung eine Kopie dieser Mittelmeerkreuzer verlangte, so war das ein Verstoß gegen den unanfechtbaren Grundsatz, daß jede Flotte, jedes Schiff der Eigenart ihres Landes angepaßt sein muß, am allerwenigsten läßt sich aber ein Küstenverteidigungstyp auf die hohe See übertragen; es liegt nicht allzufern, hier auf unsere „Siegfried“-Klasse zu exemplifizieren. Der „Moreno“ wird bei schwerer See und hoher Dünung unverhältnismäßig an Geschwindigkeit einbüßen und den Bug tief in die See stecken, der vordere Turm wird nicht mehr feuern können und die Fernsicht von der vorderen Brücke sehr reduziert sein. Nicht umsonst besitzen die großen englischen und französischen Kreuzer ihre langen und hohen Vorschiffe, und der Mangel eines solchen bildet übrigens einen der Haupteinwände, die man in England gegen die angekauften chilenischen Schlachtschiffe erhebt, welche Herr L. mit Recht als nach dem Vorbilde des „Moreno“ gebaut bezeichnet. Er nennt diese beiden „Linienschiffe“ und die damals „mutmaßlichen Gegner“ des „Moreno“.

Ich glaube schon aus diesen seinen Worten einen logischen Rückschluß zu ziehen, wenn ich auch den „Moreno“-Typ dem Linienschiff näher stehend als dem Panzerkreuzer bezeichne. Daß die Italiener nicht anders denken, geht schon aus der Bezeichnung ihrer Schiffe hervor, welche wir fälschlich als „Panzerkreuzer“ bezeichnen; sie nennen sie Nave da Battaglia II. Cl. und das stimmt auch mit der Wirklichkeit überein, denn die modernen größeren italienischen Schlachtschiffe stellen nur eine Steigerung der ersteren dar, sind ihnen im mathematischen Sinne ähnlich. Selbst wenn wir also annehmen wollten, daß die „Vittorio Emanuele III.“-Klasse die Eigenschaften des Linienschiffs und des Kreuzers miteinander vereinigen werde, so würde dies auf die „Garibaldi“-Klasse und damit den „Moreno“ auch nach italienischen Begriffen nicht mehr zutreffen, und zwar deswegen, weil diesen Schiffen außer der Seefähigkeit die für den Dienst des Panzerkreuzers nötige Geschwindigkeit und Kohlenfassung mangelt.

Ich komme damit zum Hauptdifferenzpunkt zwischen den Ansichten des Herrn L. und den meinigen und muß auf seine Definition des „Panzerkreuzer“ zurückgehen.

Herr L. sagt: „Es ist aber anderseits nicht möglich, eine hinreichende Aufklärung, einen erfolgreichen Kreuzerdienst nur mit kleinen, leichten Kreuzern durchzuführen. In diesen Dienst müssen daher Schiffe eingestellt werden, welche Kraft zum Stehen und daher einen gewissen Grad von Linienschiffsqualität besitzen — die Panzer-

kreuzer. Solche Panzerkreuzer sollen die feindlichen leichten Kreuzer zurückdrängen, ihren Sicherungsgürtel durchbrechen, bei Blockaden mehrere derselben festlegen und nach der Hochseeschlacht die Verfolgung des feindlichen Gros übernehmen können. Zu ihrer Verdrängung muß der Feind gezwungen sein, überlegene Kräfte, eventuell Linienschiffe vorzuschicken, also seine entscheidende Kampfkraft zu schwächen."

Alles, was Herr L. hier sagt, ist unanfechtbar, aber er sagt nicht alles, was zur Definition der Tätigkeit des Panzerkreuzers gehört, nämlich zur Definition des Aufklärungsdienstes. Allerdings soll der Panzerkreuzer auch unter anderem den Rückhalt für die leichten Kreuzer bilden, aber nicht in dem mit diesem Worte verbundenen Sinne, daß sich diese quasi auf ihn zurückziehen; er soll vielmehr stets imstande sein, vorzugehen und voran zu sein. Das Wesen der Aufklärung liegt im Vorgehen, im Herangehen an den Feind und dann im Fühlunghalten. Die vornehmste Aufgabe des Panzerkreuzers ist also, unter allen Umständen Fühlung zu nehmen und zu halten und deswegen stehen Geschwindigkeit und Kohlenvorrat unbedingt an erster Stelle unter den Eigenschaften, welche ihn zum Aufklärungsschiff machen. Genügen diese beiden Eigenschaften nicht den Anforderungen des Aufklärungsdienstes, so ist weder die vollkommenste Panzerung noch die kräftigste Armierung imstande, das auszugleichen, denn das Schiff ist nicht in der Lage, sie zur Geltung zu bringen, jedenfalls nicht im Sinne und zum Nutzen der Aufklärung.

Von der Geschwindigkeit sagt Herr L.: „Seine Geschwindigkeit muß die der eigenen Linienschiffe um ein bestimmtes Maß, 3 bis 4 Seemeilen, übertreffen, er muß zur Zeit also 21 bis 22 Seemeilen laufen können."

Die Beurteilung der Geschwindigkeit fremder Kriegsschiffe ist ein überaus heikles Gebiet und am heikelsten vielleicht, wenn es sich um die neuen italienischen Typen — zu denen, wie gesagt, die „Moreno"-Klasse zu rechnen ist — handelt: „Vittorio Emanuele", „Regina Margherita" und „Garibaldi" versprechen sehr viel mehr, als ihnen alle nichtitalienischen Techniker glauben können, mehr, als nach allen bisherigen Erfahrungen glaubhaft erscheint. Die durch Zeitungsnachrichten bekanntgewordenen Probefahrten der „Rivadavia", Schwesterschiff des „Moreno", haben 19,98 Knoten ergeben. Abgesehen von der bekannten Unzuverlässigkeit solcher Mitteilungen, welche meist zu hoch gegriffen werden, wissen wir nicht, wie das Schiff belastet war. Zu denken gibt aber noch ein fernerer Punkt: „Moreno" indiziert 13 500 Pferdestärken und hat ein Deplacement von 7700 Tonnen, „Garibaldi" indiziert 14 600 Pferdestärken und ist um 260 Tonnen kleiner, beide aber sollen die gleiche Höchstgeschwindigkeit von 20 Knoten entwickeln, jedenfalls nach den veröffentlichten Charakteristiken der Schiffe. Da beide aber beinahe genau dieselben Abmessungen aufweisen, so muß wohl entweder „Garibaldi" mehr laufen als 20 Knoten, oder „Moreno" weniger. Zur Entscheidung dieser Frage dürfte die Tatsache beitragen, daß „Garibaldi" Niclausse-Kessel, „Moreno" aber lediglich Zylinderkessel hat. Das Gewicht seiner Kesselanlage muß also um ungefähr 250 Tonnen größer sein als das des „Garibaldi", um die gleichen Pferdestärken zu indizieren; „Garibaldi" indiziert aber mehr und soll trotzdem nur die gleiche Höchstgeschwindigkeit entwickeln, wie „Moreno"! Es liegt also ohne Zweifel hier eine Unstimmigkeit vor, welche jedenfalls nicht zugunsten des „Moreno" entschieden werden kann.

Nehmen wir nun trotzdem an, „Moreno“ habe während kurzer Zeit mit dem Heizer- und Maschinenpersonal der Werft, mit ausgesuchter Kohle usw. 19,98 Knoten gelaufen, so wird seine im Laufe späterer Indiensthaltungen mögliche Dauergeschwindigkeit nicht höher als 17,5 Knoten sein. Die Dauergeschwindigkeit bildet aber den einzigen Maßstab, den wir an die Leistungsfähigkeit des Kreuzers wie jedes anderen Schiffes anlegen dürfen, nicht aber die kurzzeitige Maximalgeschwindigkeit.

Herr L. sagt nun, die Geschwindigkeit des Panzerkreuzers müsse die der eigenen Linienschiffe um 3 bis 4 Seemeilen — ich möchte behaupten: „um mindestens 4 Seemeilen“ — übertreffen. Außerdem glaube ich, daß es richtiger ist, im Prinzip nicht die eignen, sondern die modernen Linienschiffe möglicher Gegner als Maß für die Geschwindigkeit des Panzerkreuzers zu nehmen, denn diese soll er einholen und Fühlung mit ihnen nehmen, und je schneller sie laufen, desto mehr wird von ihm verlangt. Ein Ausnahmefall wäre nur, daß die „eigenen“ Linienschiffe allen, als mögliche Gegner in Betracht kommenden an Schnelligkeit unbedingt überlegen sind.

Die höchste Dauergeschwindigkeit der fertig vorhandenen modernen Linienschiffe darf nicht geringer als zu 16 Knoten angenommen werden, und wenn man jetzt einen Panzerkreuzer auf Stapel legte, müßte man entsprechend den im Bau befindlichen fremden Linienschiffen mit einer solchen von 16,5 Knoten rechnen. Behalten wir also das Maß von vier Knoten Überschuß bei, so kommen wir zu einem Panzerkreuzertyp von ungefähr 20,5 Knoten Dauergeschwindigkeit; „Moreno“ besitzt aber oder soll besitzen eine Maximalgeschwindigkeit von nicht ganz 20 Knoten, und seine Dauergeschwindigkeit wird um ungefähr $2^1/_2$ bis 3 Knoten hinter dem erforderlichen Maße zurückstehen. Auch der, wie Herr L. vorschlägt, um 1200 Tonnen vergrößerte „Moreno“ würde bezüglich der Geschwindigkeit durchaus nicht genügen. Dieser hätte eine Maximalkohlenfassung von 1500 Tonnen und würde damit, nach den von Herrn L. formulierten Anforderungen, nicht eher zu Ende kommen, trotz der ihm zufallenden besonderen Aufgaben, als die gleichmäßig marschierende Kernflotte. Ich halte es für unmöglich, den Umfang dieser besonderen Aufgaben auch nur annähernd zu übersehen, die englischen Flottenmanöver haben aber gezeigt, daß die Anforderungen an die Kohlenausdauer der Aufklärungsschiffe außerordentlich hoch sein können, ohne aber damit die obere Grenze zu geben; 2000 Tonnen dürften für neu zu bauende Kreuzer unerläßlich sein. Wohl ist aber auch hier zu berücksichtigen, daß der Kreuzer mit 20 Knoten Dauergeschwindigkeit bedeutend sparsamer mit seinen Kohlen umgehen kann als der mit 17 oder 18. Letzterer wird, weil sein Überschuß über die Linienschiffsgeschwindigkeit so gering ist, durch die Verhältnisse gezwungen sein, da stark zu forcieren und entsprechend Kohlen zu verbrauchen, wo der andere ganz bequem und mit einem sehr wahrscheinlich noch geringeren Kohlenverbrauch seine 20 Knoten durchhält, auch weder Maschine und Kessel noch das Personal über das durchschnittliche Maß anstrengt.

Schon diese Erwägungen führen zu dem Schluß, daß auch der verbesserte „Moreno“ von 8900 Tonnen Deplacement nicht den ersten und wichtigsten Anforderungen an den Panzerkreuzer genügen kann; das Deplacement ist erheblich zu niedrig. Als nicht hauptsächlicher aber doch beachtenswerter Punkt, welcher besonders auffällt, wenn man sich die schwere Offensiv- und Defensivarmierung des „Moreno“ vergegenwärtigt, kommt noch in Betracht, daß die Maschinen- und Kesselanlagen sehr

eng zusammengedrängt sein müssen, ein Umstand, welcher in letzter Linie einen Abzug von der Geschwindigkeit darstellt. Auch hier, wie in der leichteren Zugänglichkeit der Reservebunker zeigen sich die Vorteile des großen Schiffes gegenüber dem kleinen.

Ich bin mit Herrn L. darin derselben Ansicht, daß wir für den Panzerkreuzer nicht soviel ausgeben dürfen wie für das Linienschiff, jedoch dürfte als Maßstab für einen neu zu erbauenden Kreuzer die untere Grenze der Linienschiffsqualität nicht mehr auf 11 000 Tonnen zu normieren sein, sondern höher, entsprechend dem Deplacement unserer Linienschiffsneubauten. Unbedingte Voraussetzung muß für die Gültigkeit dieses Grundsatzes allerdings sein, daß es möglich ist, in diesen Grenzen einen Panzerkreuzer herzustellen; bei guter Ausnutzung des Deplacements ist es das für absehbare Zeit ohne Zweifel. Bedingung bleibt aber unter allen Umständen, daß in erster Linie Geschwindigkeit und Kohlenvorrat, in zweiter der Panzerschutz, in dritter die Artillerie berücksichtigt wird. Ich stelle die Defensive höher als Offensivkraft für den Panzerkreuzer, aus folgenden Gründen: sein vornehmster Zweck bleibt unter allen Umständen die Aufklärung, und der Kampf ist auch für den Panzerkreuzer nur unter dem Gesichtspunkt eines unter Umständen notwendigen Übels zu betrachten, den er nicht suchen darf, sondern nur aufnehmen muß, wenn force majeure ihn dazu zwingt, oder aber, wenn es im Sinne der strategischen Operationen nützlicher erscheint als ein Ausweichen. Ein Panzerkreuzer würde ohne Zweifel falsch handeln, wenn er die Fühlung mit dem Feinde aufgäbe, ohne sie in anderer Weise gesichert zu sehen, um leichte Kreuzer seiner Partei vom Untergange zu retten. Der Panzerschutz soll ihm vor den leichten, geschützten Kreuzern ermöglichen, unter allen Umständen seine Aufklärungsaufgaben durchzuführen, auch wenn das feindliche Gros ihn auf weiten Entfernungen beschießt, was bei nicht besonders sichtigem Wetter oder Dämmerung wohl denkbar ist, indem sich der Fühlunghalter dann innerhalb Schußweite nähern muß. Panzer und Geschwindigkeit werden ebenfalls seine erfolgreichsten Waffen bilden, wenn feindliche Panzerkreuzer ihn abdrängen wollen. Nur in dem einzigen Falle tritt für den Panzerkreuzer die Offensive in den Vordergrund, daß er feindliche Fühlunghalter abdrängen soll, ohne daß aber hierbei die Bedeutung der Geschwindigkeit und des Panzerschutzes nur im geringsten zurückträten. Will ich also, um allen Möglichkeiten gerecht zu werden, hohe Geschwindigkeit, großen Kohlenvorrat und kräftigen Panzerschutz auch noch mit einer überlegenen Armierung verbinden, ja, dann bleibt eben nichts anderes übrig, als den obigen Grundsatz bezüglich der Kosten des Panzerkreuzers fallen zu lassen; das wäre für uns sicher nicht das Richtige. Wir müssen und können Kreuzer bauen, die sich unterhalb der Kosten des Linienschiffs halten und bei welchen die Grundvoraussetzungen für den Namen „Panzerkreuzer“ erfüllt werden: Geschwindigkeit, Kohlenvorrat, Panzerschutz. Bezüglich des Panzerschutzes stimme ich den Ausführungen des Herrn L. bei, möchte nur hinzufügen, daß ich im Interesse der Aufrechterhaltung der Geschwindigkeit den Schutz des Vorschiffs für sehr wichtig halte. Unter 100 mm Stärke würde eine Panzerung dort allerdings keinen Zweck haben, außer zur Abwehr von vorne kommender Streifschüsse, und, da das Gewicht eines solchen Panzers zu groß wäre, wird man sich begnügen müssen, ihn bis zur Höhe der Bugwelle hinaufzuführen; leistet ein Korkdamm dieselben Dienste, so ist das natürlich noch vorteilhafter. Für den Panzerkreuzer ist es wichtiger, daß ihm Geschwindigkeit und Ma-

növrierfähigkeit erhalten bleiben als Gefechtsfähigkeit seiner Geschütze, und deswegen steht die Panzerung des Schiffsrumpfes auch an erster Stelle, die der Geschützstände an zweiter.

Was endlich die Artillerie anlangt, so ist die Teilung der schweren Artillerie auf „Moreno" in ein 25,4 cm- und zwei 21,3 cm-Geschütze ein Fehler; diese und die für das geringe Deplacement überstarke Mittelartillerie von vierzehn 15 cm-Geschützen kennzeichnen ihn im Verein mit der starken Panzerung der Zitadelle bis nach oben hinauf als in erster Linie zum Kampf bestimmt: „Nave da battaglia II. Cl."! Wir brauchen nur den Bestand der argentinischen Flotte anzusehen, wie er jetzt sein würde, wenn der Abrüstungsvertrag nicht geschlossen wäre, um zu finden, daß diesen sogenannten Panzerkreuzern dieselbe Rolle zugedacht war, wie der „Vittorio Emmanuele-Klasse" in Italien: die eines Entoutcas, an dessen Materialisation ich nicht glaube; das Deplacement ist nicht so geduldig wie Pläne und Listen.

Die Artillerie der deutschen „Friedrich Karl-Klasse" halte ich auch bei einem Panzerkreuzer von erheblich größerem Deplacement noch für völlig ausreichend. Auf die Wahl des Kalibers für Neubauten einzugehen, würde eine besondere Untersuchung verlangen.

Ich fasse mich dahin zusammen, daß mir der Wert des „Moreno" an und für sich als Kriegsschiff sehr zweifelhaft erscheint, daß Schiffe wie der „Moreno" für die Zwecke, welche wir mit dem Begriffe des Panzerkreuzers verbinden müssen, unbrauchbar sein würden.

Graf E. Reventlow,
Kapitänleutnant a. D.

II.

Der Aufsatz „Einiges über Panzerkreuzer" rührt eine in allen Marinen vielumstrittene Frage an, eine Frage, die in ihren Extremen derart verschieden beantwortet wird, daß diese Schiffsklasse auf der einen Seite als völlig entbehrlich, auf der anderen als das Idealzukunftsschiff bezeichnet wird. Der Einheitstyp des Panzerkreuzers, für den der Verfasser in „Moreno" ein Muster entdeckt zu haben glaubt, ist in der Praxis noch nicht erfunden und wird wohl auch noch solange auf sich warten lassen, bis die strategischen und taktischen Überlegungen, die ihn entstehen und sich weiterentwickeln ließen, bei allen Marinen in einer Richtung verlaufen — also noch recht lange.

Was ist ein Panzerkreuzer? Was verlangt man von ihm? Auf diese vom Verfasser aufgestellte Frage wird der auf die Lehren der jeune école schwörende Franzose anders anworten als sein mit Linienschiffsflotten die See beherrschender britischer Gegner, der nach zwei Ozeanen ausschauende Nordamerikaner anders als der Deutsche, dessen voraussichtliches Operationsfeld die Ost- und Nordsee sind, oder der im Mittelmeer eingezwängte Italiener. Die Aufgaben, die jeder einzelne dieser Schiffsklasse unterschiebt, sind auf Grund seiner Politik und der daraus resultierenden Kriegführung, in Berücksichtigung der strategischen Physiognomie seines voraussichtlichen Kriegstheaters, seiner Stützpunkte, Kohlenstationen usw. derart verschieden, daß

der Kompromiß, den bekanntermaßen jedes Kriegsschiff darstellt, unmöglich überall der gleiche werden kann. Der einzelne fragt sich, und zwar mit Recht, nicht: Was verlangt man, sondern was verlange ich von einem Panzerkreuzer? und tut gut, wenn er die Antwort entsprechend bemißt.

Wie diese für die deutsche Marine ausfallen muß, darüber kann man in unserem Offizierkorps noch recht verschiedene Ansichten hören, im allgemeinen aber ist doch wohl die Auffassung vorherrschend, daß wir Zweck und Bestimmung des Panzerkreuzers in seiner Bedeutung als Aufklärungsschiff unserer Linienschiffsflotte erblicken, die Ideen von Zerstörern des feindlichen Handels und Beherrschen der Hauptseewege durch Kreuzergeschwader aber noch im Hintergrunde halten müssen. Damit sind die Grundzüge des Typs der Panzerkreuzer gegeben. Er muß 1. schnell, 2. stark, 3. in seiner Kohlenausrüstung möglichst selbständig, 4. seefähig sein.

Das Gesamtbild, das sich aus der Verbindung und Ausgleichung dieser vier Haupteigenschaften ergibt, zeigt einen wesentlich anderen Charakter als den des Linienschiffes. Von diesem hebt es sich zunächst scharf und bestimmt durch die wesentlich höhere Geschwindigkeit von mindestens 3 Seemeilen ab. Ohne eine solche ist der Panzerkreuzer eine Mißgeburt, eine Waffe, die ihren Daseinszweck verfehlt und weder in der Aufklärung, noch in der Linie etwas Brauchbares leistet. In bezug auf Armierung und Panzerung kann er die Züge des Linienschiffes soweit tragen, als dies die Rücksichtnahme auf Geschwindigkeit und Kohlenausrüstung angängig macht. Es wäre falsch, zugunsten der Armierung oder Panzerung mit der Geschwindigkeit und dem Aktionsradius unter das geforderte Maß herunterzugehen. Die Bemessung des Kohlenvorrats bestimmt sich nach Überlegungen über die voraussichtliche strategische Verwendung unserer Flotte, die Seefähigkeit schließlich ist bei einem Panzerkreuzer allgemein durch die Größe seines Deplacements gewährleistet, falls nicht bei der Konstruktion des Schiffskörpers zugunsten anderer Eigenschaften zu sehr mit dem Gewicht gespart und dementsprechend die Fähigkeit des Gegenandampfens gegen hohe See vermindert wird.

Bei Berücksichtigung dieser Anforderungen wird sich das Deplacement unserer Panzerkreuzer, wie es tatsächlich auch der Fall ist, etwa um die Grenze von 10 000 t herumbewegen, für eine noch höhere Geschwindigkeit, stärkeren Wasserlinienschutz und stärkere Hauptarmierung (24 cm), als sie „Friedrich Karl" besitzt, wird der Seeoffizier dem Konstrukteur dankbar sein, die Steigerung des Deplacements bis zu dem eines „Ernest Renan", „Washington", „Drake", „California" usw. auf Grund strategischer und taktischer Überlegungen aber für ebenso überflüssig halten, wie sie der Verfasser verdammt. Aber wohl verstanden — auf Grund strategischer und taktischer Überlegungen und nicht: „weil soviel Kraft und Geld nicht in einem Nebenzweck angelegt werden darf". Wenn der Panzerkreuzer für uns ein Instrument zur Erreichung eines Nebenzweckes wäre, dann dürfte Deutschland, das beim Ausbau seiner Flotte zur strengsten Konzentration und Sparsamkeit seiner Mittel gezwungen ist, sich einen solchen Überfluß überhaupt nicht leisten, dann wäre jeder Pfennig, den wir durch den Bau von Panzerkreuzern unserer Linienschiffsflotte entziehen, weggeworfenes Geld.

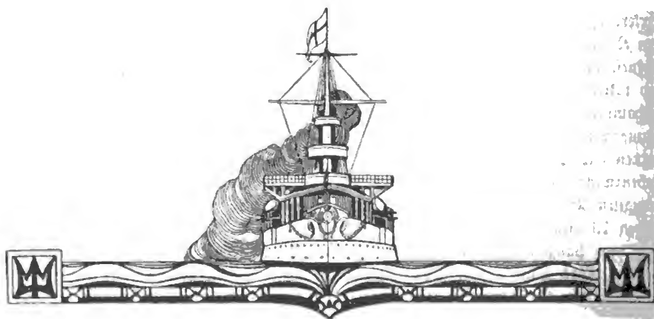
Was heißt in der Kriegführung Nebenzweck? Alles, was für die Herbeiführung der Gesamtentscheidung, oder nur das, was in der Hauptschlacht-

entscheidung nebensächlich ist? Im ersten Falle ist die Verfolgung eines Nebenzwecks gleichbedeutend mit Zersplitterung, Verzettelung, Fehler; im zweiten Fall kann manches, was alsdann unter den Begriff des Nebenzwecks zu rechnen wäre, von bestimmendem Einfluß auf die Gesamtentscheidung sein, verdient also eine dementsprechende Beachtung.

Was die Aufklärung im Seekriege bedeutet, davon erzählt die Geschichte viel und unsere kurze Manövererfahrung auch schon allerlei. Der Kommandant eines Panzerkreuzers wird sich in Zukunft ebensowenig als Träger eines Nebenzweckes vorkommen wie der „Frigate Captain" der klassischen Seglerzeit und sich vielleicht manches Mal mit Recht sagen: „Wenn ich nicht gewesen wäre mit meinem brillanten Panzerkreuzer, durch dessen Geschwindigkeit ich die Fühlung mit der feindlichen Flotte gewonnen, durch dessen Kampfkraft ich sie festgehalten habe, was dann? Wäre dann die Schlacht bei X. je geschlagen worden? Waren mein Schiff und ich nicht Hauptkerle bei der ganzen Affaire?"

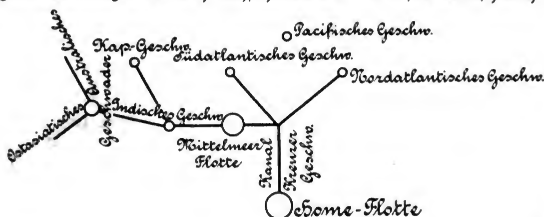
Also keine Nebenzwecke hat der Panzerkreuzer, ebensowenig wie der kleine Kreuzer, das Torpedoboot und alles, was wir bauen. Sie alle wollen mithelfen bei der Entscheidung, jeder an seiner Stelle und nach Maßgabe seiner Individualität. Und je schärfer und bestimmter diese Individualität ausgeprägt ist, desto besser. Darum also keine Verquickung und Vermischung der einzelnen Schiffstypen, keine Zwitter, die weder vollwertige Linienschiffe noch Panzerkreuzer, vielmehr wie „Moreno" lahme starke Panzerkreuzer und schnelle schwache Linienschiffe sind, sondern ausgesprochene Typen, die in ihrer Bauart das Wesen ihrer taktischen Bestimmung entschieden verkörpern. Unwillkürlich beseelen sie den Menschen, der sie führt, zur entschiedenen Tat. Denn auch der Schiffbau hat seine Psychologie!

H.



Rundschau in fremden Marinen.

England. Der Rückblick auf das Jahr 1903 kann für die englische Marine nur ein sehr erfreulicher und befriedigender sein. Auf allen Gebieten sind außergewöhnliche energische Fortschritte gemacht, nirgends ist ein Stillstand oder gar ein Rückschritt zu bemerken. Alle Versprechungen der Ersten Lords der Admiralität in seiner Denkschrift zum Etat 1903/04 sind bereits jetzt erfüllt oder der Erfüllung sehr nahe. Überall, wo es nötig war, hat die Reorganisation kräftig eingesetzt; allem anderen voran steht die Durchführung der Personalreorganisation und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Schlagfertigkeit der Flotte. Klare und eingehende Erwägungen haben den Gang der Marinepolitik geleitet, Friedensrücksichten den eventuellen Kriegsbedürfnissen weichen müssen. Der Ausbau des National Defence Committee durch den Premierminister Mr. Balfour hat den sachmännischen Leitern der Marine und des Heeres den bisher vermißten Einfluß auf die Verteidigungspläne des Reichs verschafft. Die Einsicht, daß Englands Herrschaft vor allem auf der Überlegenheit seiner Flotte beruht, und Invasionen nicht zu fürchten sind, so lange diese besteht, ist immer mehr Allgemeingut des Volkes geworden. Diesem Grundsatze soll auch die von Mr. Arnold Forster als Nachfolger von Mr. Brodrick begonnene Heeresorganisation folgen, so daß wahrscheinlich die Brodrickschen Pläne vielfach geändert werden. Da die Flotte ihren Aufgaben im Kriege aber dann am besten gerecht werden kann, wenn ihre Friedensorganisation und Friedensdislokation schon den eventuellen Kriegsverhältnissen Rechnung tragen, hat man die englische Flotte in drei große Geschwader vereinigt oder eine Vereinigung in kürzester Zeit ermöglicht. Das erste große Kriegsgeschwader ist das Heimatsgeschwader, das die drei Friedensteile, die Home-Flotte, das Kanal- und das Kreuzergeschwader umfassen wird, und dem im Kriege der Schutz der heimischen Küsten sowie des Zugangs zu diesen Küsten von der Atlantik und dem Mittelmeer her obliegt. An den Ausgangspunkten der Handelsstraßen von der Atlantik her unterstützen das südatlantische und nordatlantische Geschwader dieses Heimatsgeschwader. Das erstere wurde erst aus einem Teil des bisherigen Kapgeschwaders und dem südamerikanischen Geschwader neu formiert. Im Mittelmeer verteidigt England in erster Linie seine indischen und afrikanischen Interessen, hier steht der zweite größte Schiffsverband, die Mittelmeerflotte; sie wird unterstützt durch das afrikanische oder Kapgeschwader und das ostindische Geschwader. Die dritte Gruppe bildet das ostasiatische und australische Geschwader, denen der Schutz der Interessen und Gebiete in den pazifischen Gewässern zufällt und die sich des indischen Geschwaders zur Verteidigung der Verbindung mit dem Mittelmeer bedienen. Gegen eine derartige strategische Verwendung des australischen Geschwaders haben sich die australischen Kolonien lange gesträubt, aber doch endlich der besseren Einsicht nachgeben müssen. Etwas außerhalb dieses strategischen Zusammenhangs steht das pazifische Geschwader; es dient mehr Friedens- als Kriegszwecken und ist deshalb reduziert worden. Diese Flottenverteilung wird durch nachstehendes Bild am besten veranschaulicht:



Die Home-Flotte wurde neu formiert und so modernisiert, daß sie jetzt fast nur noch aus Schiffen der „Royal Sovereign"-Klasse besteht. Sie soll über alle Schiffe in der Heimat verfügen, die nicht zum lokalen Küstenschutz gebraucht werden; dieser lokale Küstenschutz ist von den Aufgaben der Home-Flotte getrennt und ebenfalls unter einem Admiral neu organisiert worden. Von großem militärischen Wert ist hierbei die Bestimmung, daß auch alle im Dienst befindlichen oder dienstbereiten Torpedobootszerstörer dem Chef der Home-Flotte unterstehen.

Zum Kanalgeschwader gehören wie bisher sechs Linienschiffe der „Majestic"-Klasse. Das diesem zur Seite stehende Kreuzergeschwader wurde im Laufe des Jahres völlig modernisiert und umfaßt jetzt sechs moderne Panzerkreuzer von 23 Sm Geschwindigkeit. Die augenblickliche Reise dieses Geschwaders nach Westindien zu gemeinsamen Übungen mit dem nordatlantischen Geschwader kennzeichnet sehr gut die ihm obliegenden Kriegsaufgaben.

Die modernsten und gefechtskräftigsten Linienschiffe sind im Mittelmeer stationiert. Die Schiffe der „Majestic"- und „Royal Sovereign"-Klasse wurden durch die Schiffe der „Formidable"- und „Duncan"-Klasse abgelöst. Das Geschwader besteht aus 13 modernen Linienschiffen, 2 Panzerkreuzern und einer großen Anzahl geschützter Kreuzer und Torpedobootszerstörer. Durch die Unterstellung der letzteren unter den Kommandanten des Torpedobegleitschiffs — in Zukunft der Kreuzer 2. Klasse „Leander" — wurde eine einheitliche Ausbildung der Boote sichergestellt.

Das ostindische Geschwader blieb in seiner bisherigen Stärke bestehen. Die indische Lokalmarine wurde zum größten Teil aufgelöst, die unbrauchbaren Schiffe wurden verkauft, die gefechtskräftigen in die englische Marine eingereiht. Flußkanonenboote und Hulks sind geblieben.

Das ostasiatische Geschwader erfuhr eine Verstärkung durch die Vermehrung von einem Linienschiff („Centurion") und durch die Ablösung von zwei geschützten Kreuzern durch einen Panzerkreuzer und einen größeren geschützten Kreuzer, so daß es jetzt fünf Linienschiffe und zwei Panzerkreuzer zählt.

Die Modernisierung des australischen Geschwaders wurde durch die längeren Verhandlungen im Parlament des Commonwealth über die Vereinbarung ihres Premierministers in der Kolonialkonferenz 1902 verzögert und wird jetzt erst in Angriff genommen, indem der Panzerkreuzer „Euryalus" für diese Station in Dienst stellt.

Das neugebildete südatlantische Geschwader zählt sechs Kreuzer und Kanonenboote, das jetzige Kap- oder ostafrikanische Geschwader sieben Kreuzer und Kanonenboote außer den zwei Wachtschiffen „Monarch" und „Penelope".

Das pazifische Geschwader wurde um einen Kreuzer reduziert, der Oberbefehl einem Kommodore übertragen. Die Torpedobootszerstörer gingen nach Hongkong.

Das westindische oder nordatlantische Geschwader blieb in seiner bisherigen Stärke bestehen; nur wurden die Torpedobootszerstörer nach England geschickt. Kanada, welches sich weigerte, eine Beisteuer zur Unterhaltung der englischen Flotte zu zahlen, soll im Begriff sein, eine Lokalmarine zum Küstenschutz zu gründen. Die Streitfrage über Unterhaltung von Kriegsschiffen auf dem Seengebiet wurde zwischen England und Amerika dahin geregelt, daß jeder Staat nur ein Kriegsschiff dort halten darf.

Die taktische Ausbildung der Geschwader ist in der vor zwei bis drei Jahren begonnenen systematischen Weise weitergeführt. Während man vor dieser Zeit vielleicht noch sagen konnte, daß die taktische Verwendung der Geschwader lediglich von der taktischen Anschauung der betreffenden Geschwaderchefs abhing, trifft dies jetzt nicht mehr zu. Man hat jetzt allgemein gültige Grundsätze aufgestellt, die den Geschwaderchefs zur Richtschnur dienen. Auf diese Weise hat man eine einheitliche Entwickelung sichergestellt, ohne in Schematismus zu verfallen. Das Grundprinzip ist das der taktischen Offensive, der Kampf soll auf wirksame Schußentfernung aller Waffen

geführt werden. Für diesen Kampf die möglichst günstige Stellung zu gewinnen, ist Sache der Führung; ist man auf wirksame Schußentfernung angelangt, so entscheidet lediglich die überlegene Schießausbildung. Man findet deshalb bei den englischen Gefechtsübungen möglichst lange Einleitungsmanöver, die schon auf Entfernungen beinahe außer Sichtweite beginnen. Über die Verwendung der Torpedobootszerstörer scheint man sich noch nicht ganz im klaren zu sein, vielleicht wartet man, bis die neuen $25^1/_2$ Seemeilen-Zerstörer von 500 Tonnen Deplacement fertig sind. Der Aufklärungsdienst hat große Fortschritte gemacht. Der Wert schneller Panzerkreuzer für das Fühlunghalten mit feindlichen Flotten auf große Entfernungen ist durch das letzte Atlantikmanöver sehr deutlich in die Erscheinung getreten, während ein Teil der Kreuzer 2. und 3. Klasse der großen überseeischen Kriegführung für nicht mehr gewachsen gehalten wurde. Der drahtlosen Telegraphie spricht man nach den Dispositionen dieser letzten Sommermanöver anscheinend noch die Kriegsbrauchbarkeit ab, wenigstens will man sich nicht auf sie verlassen.

Die Annahme, daß England zur Bemannung seiner großen Flotte im Kriegsfalle nicht genügend Personal haben würde, ist nach den letztjährigen starken Vermehrungen des aktiven Personals und durch Erweiterung der Reserveinstitutionen nach den Vorschlägen der Kommission unter Sir E. Grey nicht mehr zutreffend. Das aktive Personal wurde auf 127 100 Köpfe erhöht. Durch die Einstellung von Non continuous service-Leute, die nach fünfjähriger aktiver Dienstzeit in die Fleet Reserve übergeführt werden und hier sieben Jahre zu verbleiben haben, 2. durch die Heranziehung bisher unbenutzter Kategorien von Heizern und Maschinisten für die Naval Reserve, 3. durch die Bildung eines Naval Volunteer-Korps, wird das Bedürfnis an Reservemannschaften in naher Zukunft befriedigt werden. Durch die Non continuous service-Mannschaften nähert sich England allerdings allmählich den Staaten mit allgemeiner Wehrpflicht und begibt sich eines Vorteils, der in der langen Dienstzeit liegt.

Von äußerst einschneidender Bedeutung für die personelle Leistungsfähigkeit war der Entschluß, alle Offizierskategorien — die Seeoffiziere, Ingenieure und Royal Marines — nach gleichen Bedingungen einzustellen und auszubilden. Trotz vielfacher energischer Bekämpfung, wobei besonders die Unmöglichkeit betont wurde, gute Ingenieure zu erhalten, hat die Admiralität diese Maßregel durchgesetzt. Die ersten Kadetten des neuen Systems sind bereits im September im Osborne College eingestellt worden. Hand in Hand mit dieser neuen Ausbildungsmethode des Offiziersersatzes ist auch die Ausbildung der bisherigen Offiziersspezialisten, der Artillerie-, Torpedo- und Navigationsoffiziere, neu geregelt. Neuere Beförderungsbestimmungen sollen Ungleichheiten in dem Fortkommen der verschiedenen Offizierskategorien beseitigen, besonders aber ermöglichen, daß jüngere tüchtige Offiziere möglichst schnell in die Stellung von Kommandanten und Admiralen gelangen können, ohne daß man zu dem System der vorzugsweisen Beförderung der Kapitäne zu Admiralen zu greifen braucht. Desgleichen wurden die Gehalts- und Pensionsverhältnisse anders geregelt.

Aus dem Ausbildungsprogramm der Mannschaften wurde alles Veraltete entfernt und eine gewisse technische Ausbildung auch der Seeleute in die Wege geleitet. Die Segelausbildung für die Schiffsjungen kam vollkommen in Fortfall, die alten Segelbriggs werden durch seegehende Kreuzer ersetzt. Durch Übertragung der laufenden artilleristischen und torpedodienstlichen Weiterbildung der Mannschaften auf die Schiffe wurden die Schulen entlastet. Die Vergünstigung für tüchtige Deckoffiziere, Offiziersrang zu erreichen, wurde erweitert, die Heranbildung tüchtiger leitender Maschinisten durch die Einstellung von Boy-Artificers sichergestellt. Den ersten Anfang mit dieser neuen Methode machte die Portsmouth-Station, zu deren Chef der eigentliche Urheber aller dieser Neuerungen, Admiral Fisher, ernannt wurde.

Die Schiffbaupolitik hat gegen das Vorjahr nur eine Änderung dadurch erfahren, daß man den Bau von Kreuzern 3. Klasse aufgegeben hat. Der allgemein erwartete Übergang zu einem größeren Linienschiffsdeplacement als den 16 500 Tonnen

des „King Edward VII.“-Typs ist nicht erfolgt. An dem Two Power Standard hält man nach wie vor fest. Die Bauverzögerungen früherer Jahre sind vollkommen eingeholt. Für Neubauten wurden 10 137 000 Pfd. Sterl. gegen 9 058 000 Pfd. Sterl. im Jahre 1902, als erste Rate 1 150 000 Pfd. Sterl. gegen 700 000 Pfd. Sterl. im Jahre 1902 bewilligt. Die 3 neuen Linienschiffe „Hibernia“, „Africa“, „Britannia“ wurden jedoch erst im Januar 1904 begonnen, die übrigen Schiffe, 4 Panzerkreuzer, 4 Scouts, 15 Torpedobootszerstörer, 10 Unterseeboote, mit Ausnahme von 2 Torpedobootszerstörern, vor Jahresschluß 1903 vergeben. Zu Wasser gebracht wurden, abgesehen von Torpedofahrzeugen, 4 Linienschiffe: „King Edward VII.“, „Commonwealth“, „Dominion“, „Hindustan“, 4 Panzerkreuzer: „Suffolk“, „Hampshire“, „Carnavon“, „Antrion“, 2 geschützte Kreuzer 3. Klasse „Topaze“ und „Amethyst“. Neu in Dienst gestellt wurden 5 Linienschiffe „Russell“, „Duncan“, „Exmouth“, Albemarle“, „Montagu“, indienststellungsbereit wurde „Cornwallis“. Die Probefahrten erledigten „Queen“ und „Prince of Wales“. Zwei Linienschiffe, die für die chilenische Marine bei Vickers & Sons und Armstrong & Co. im Bau waren, „Triumph“ und „Swiftsure“, werden angekauft. Von den Panzerkreuzern stellten zum erstenmal in Dienst: „Drake“, „Leviathan“, „King Alfred“, „Monmouth“, „Bedford“, „Kent“, „Berwick“, „Donegal“; die Probefahrt erledigten außerdem „Euryalus“, „Lancaster“, „Essex“, „Cornwall“, „Cumberland“, „Suffolk“. Zu dieser letzten Kategorie gehören außerdem noch 2 Kreuzer 2. Klasse „Challenger“ und „Encounter“ und 2 Sloops: „Clio“ und „Cadmus“.

Sehr große Fortschritte haben die Torpedobootszerstörerbauten gemacht, so daß das ursprüngliche Programm weit überholt wird. Fünf haben die Probefahrten bereits erledigt, 14 gehen der Vollendung entgegen. Der Grund zu dieser Baubeschleunigung ist wahrscheinlich in der geringen Seetüchtigkeit der früheren Bootsserien zu suchen. Die neuen $25^1/_2$ Seemeilen-Boote sollen sich bei den Probefahrten gut bewährt haben.

Die Kesselfrage ist noch nicht endgültig gelöst. Die neueren Schiffe erhalten alle ein gemischtes Kesselsystem, Babcock & Wilcox- oder Yarrow-Wasserrohrkessel und Zylinderkessel. Die Stimmen für Beibehaltung der Belleville-Kessel mehren sich nach den Resultaten der „Spartiate“ und der Schiffe in den letzten Manövern.

Damit der Ausbau der Werften und Häfen mit dem Wachsen der Flotte gleichen Schritt hält, sind in diesem Jahre rund 8 Millionen Pfd. Sterl. verausgabt. Die wichtigste Neuanlage ist die Schaffung eines vierten Kriegshafens im Firth of Forth bei Rosyth. In zweiter Linie stehen die Erweiterungen der Dockanlagen in Devonport, Portsmuth, Chatham zur Aufnahme der großen Linienschiffe von 16 500 Tonnen und eventuell solcher von 18 000 Tonnen, in dritter Linie die Errichtung von Naval Barracks an Stelle der Mannschaftshulks; ein großer Teil der letzteren ist bereits in diesem Jahre der Benutzung übergeben. Die Anlage eines vierten Kriegshafens wurde besonders mit der Unmöglichkeit begründet, in den bisherigen Häfen noch weitere Liegeplätze für große Schiffe zu schaffen, erfolgt zum großen Teil wohl auch aus strategischen Überlegungen. Nebenbei wurde Portland noch zum Ausrüstungshafen ausgebaut und der Home-Flotte als Stationsort zugewiesen.

Der Übergang vieler englisch-atlantischen Linien zur International Mercantile Company (Morgan-Syndikat) und das Zurückbleiben der großen englischen Handelsschiffe in der Geschwindigkeit hinter denen anderer Nationen haben die Regierung veranlaßt, auf Grund der Vorschläge einer besonderen Subventionskommission, mit der bisherigen Subventionsmethode zu brechen, Subventionen nur für besondere, für Hilfskreuzer wichtige Eigenschaften, wie z. B. hohe Geschwindigkeit, zu zahlen und durch Gewährung von Vorschüssen, die in bestimmten Zeiten zu amortisieren sind, Staatskapital in den Schiffahrtsunternehmungen festzulegen, so daß ein Übergang der in dieser Weise subventionierten Gesellschaften zu internationalen oder fremdflaggigen Schiffahrtsgesellschaften nicht möglich ist. Die erste Gesellschaft, der diese Subventionsart zuteil wird, ist die Cunard-Linie. Für den Bau der beiden 25 Seemeilen-Schnelldampfer hat sich bis jetzt aber noch keine Werft bereit gefunden.

— Personal. Die letzten Neujahrsbeförderungen sind ein Zeichen, daß in der englischen Admiralität immer mehr und mehr bei der Beförderung zum Commander und Captain nach Auswahl verfahren wird, wenn auch dieses Mal nicht so junge Offiziere in die höhere Rangklasse aufgerückt sind wie bei den vorjährigen Beförderungen. 17 Commanders wurden zu Captains ernannt, der älteste von ihnen hat ein Lebensalter von 45 Jahren und war $7^1/_2$ Jahre in der Charge gewesen, der jüngste ist erst 35 Jahre alt und hat eine Commander-Dienstzeit von 4 Jahren. Das Durchschnitts-Lebens- und Commander-Dienstalter beträgt 41 Jahre und 5 Jahre, 7 Monate. Den Admiralsrang werden voraussichtlich 12 erreichen können.

Von den 35 zu Commanders beförderten Lieutenants ist einer etwas unter 30 Jahre, 8 sind unter 31 Jahre alt; das Durchschnittsalter beträgt $32^1/_2$ Jahr, das Durchschnitts-Lieutenants-Alter 10 Jahre. Bei der voraussichtlichen Durchschnittsdienstzeit von 5 Jahren als Commander und 12 Jahren als Captain werden hiernach alle, die weiter kommen, die Captains-Liste mit 48 Jahren und die Admiralsliste mit 50 Jahren erreichen. Hieraus geht hervor, daß das englische Stabsoffizierkorps im Durchschnitt bedeutend jünger als das deutsche sein wird; das Flaggoffizierkorps wird nahezu gleichaltrig werden, das deutsche aber wahrscheinlich älter. Von den Beförderten gehörten 10 der Artillerie-, 6 der Torpedo-, 8 der Navigations-, 1 der Vermessungslaufbahn, 10 keinem Spezialdienstzweige an.

Captain George Ballard wurde Assistant Director of Naval Intelligence, Captain Pakeham, der für diese Stellung ausersehene, bisherige Marineattaché in Tokio, wurde dem Stabe des Admirals Bridge zugeteilt. — An Stelle des zum Chef des ostasiatischen Geschwaders ernannten Vizeadmiral Noel wurde Vizeadmiral Bosanquet Mitglied der Royal Commission on Food Supplies.

Von den beiden bereits errichteten Naval Volunteer-Divisionen zählt die London-Division 800 bis 900 Mann, die Clyde-Division über 600 Mann.

— Geschwader. Die in der vormonatlichen Rundschau gemeldete Unterstellung der Torpedobootszerstörerflottille unter den Chef der Home-Flotte hat eine Änderung der Organisation dieser Flottille notwendig gemacht. Die Stellung eines Inspecting Captain of torpedoboat destroyers, die erst seit etwas mehr als einem Jahre bestand, wurde wieder aufgehoben. Dafür wurde dem Stabe der Home-Flotte ein Captain für die Überwachung und Leitung der Ausbildung der Torpedobootszerstörer zugeteilt. Derselbe kann gleichzeitig Kommandant des in Portland stationierten Torpedodepotschiffs „Invincible" sein und hat ein Torpedokanonenboot zur Teilnahme an den Übungen zur Verfügung. Die Portsmouth-Flottille erhält als Stationsort Portland. Die in Felixtowe und Devonport stationierten Depotschiffe „Audacious" und „Triumph" erhalten als Kommandanten jüngere Offiziere als die Führer der betreffenden Flottillen sind. Mit dem Zeitpunkt, wo auch die in der Fleet Reserve befindlichen Zerstörer der Home-Flotte überwiesen werden, werden diese beiden Depotschiff-Kommandanten und der Erste Offizier der „Invincible" Führer der Reserveflottillen.

Die Home-Flotte, mit Ausnahme der „Sans Pareil" und der „Mersey", hat am 8. Januar eine Übungsreise nach der spanischen Küste angetreten. „Sans Pareil" wurde durch die „Resolution" abgelöst, die Mitte Januar der Flotte nach Villagarcia folgte; für den Kreuzer „Mersey" stellte die „Juno" erst am 26. Januar in Dienst. Die Rückkehr der Flotte nach Portland ist auf den 19. Februar festgesetzt.

Das Kanalgeschwader wird die Heimatshäfen kaum vor Mitte Februar verlassen, nachdem die beiden seit 1895 in Dienst befindlichen Flaggschiffe „Majestic" und „Magnificent" durch „Caesar" und „Victorious" ersetzt worden sind.

Das Kreuzergeschwader ist zur gemeinsamen Übung mit dem nordatlantischen Geschwader in den westindischen Gewässern eingetroffen; die neu in Dienst gestellten

Kreuzer „Berwick“ und „Monmouth“ sowie die „Drake“ sind dem Geschwader dorthin gefolgt. Nach einigen Nachrichten soll das Geschwader nach seiner Rückkehr um zwei Panzerkreuzer weiter verstärkt werden, so daß es acht Kreuzer zählen wird.

Das Mittelmeergeschwader ist zu Reparaturen in Malta oder zu Einzelübungen in der Sudabucht, Plataea und einigen anderen Häfen im östlichen Mittelmeerbecken zerstreut. Der Kreuzer 2. Klasse „Diana“ ist nach Suez detachiert und soll angeblich nach China weiter gehen, vielleicht ist er jedoch nur zur Bewachung des Kanals bei dem Passieren der japanischen und russischen Schiffe bestimmt. Der Kreuzer 2. Klasse „Leander“ stellte am 25. Januar als Torpedodepotschiff in Chatham in Dienst.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders befindet sich jetzt in der Nähe von Hongkong konzentriert, zum Teil zu Reparaturen. Auch Admiral Bridge kehrte Mitte Januar dorthin von Shanghai zurück, nachdem in den russisch-japanischen Verhandlungen eine friedlichere Wendung eingetreten war. In Soeul wurde eine Gesandtschaftswache gelandet. — Der Panzerkreuzer „King Alfred“ befindet sich auf der Ausreise mit der Ablösungsmannschaft für die „Glory“. — Der Kreuzer 1. Klasse „Amphitrite“ lief Anfang November, 20 Seemeilen von Singapore, im South Channel auf ein unbekanntes Riff, riß sich den Außenboden in großer Länge auf, brach sich einige Spanten, wurde aber sonst nicht leck. Die Reparatur wurde in Hongkong ausgeführt.

Für das australische Geschwader stellte der Panzerkreuzer „Euryalus“ am 5. Januar für den „Royal Arthur“, am 19. Januar die Sloop „Clio“ für das Kanonenboot „Sparrow“ in Dienst. — Auf dem Kreuzer „Wallaroo“ ereignete sich bei gewöhnlicher Fahrt eine schwere Kesselexplosion, bei der vier Mann getötet und drei Mann schwer verwundet wurden; von den letzteren erlag noch einer seinen Verletzungen. Bei einem Cylinderkessel war die obere Wandung des Verbrennungsraumes eingestürzt. Nach der Rückkehr nach Sydney stellte die „Katoomba“ für „Wallaroo“ in Dienst. — Die beiden Kreuzer „Diadem“ und „Scylla“ mit den abgelösten Besatzungen sind auf der Rückreise nach England.

Der Chef des Kapgeschwaders, Kontreadmiral Moore, wurde zum Vizeadmiral befördert. Das Flaggschiff, die „Gibraltar“, kehrt nach Ablösung durch die „Crescent“ im Frühjahr nach Hause zurück.

— Schiffsbauten. Am 7. Januar wurde in Devonport der Kiel zum Linienschiff „Hibernia“, am 27. Januar in Chatham der Kiel zu dem Schwesterschiff „Africa“ gelegt. — Der Panzerkreuzer „Essex“ wurde Ende Januar von Pembroke nach Devonport überführt, um hier neue Propeller zu erhalten und dann nach beendeter Probefahrt für eine Indienststellung vorbereitet zu werden.

Die Reparatur des Kreuzers 1. Klasse „Terrible“ bei Brown & Co. an der Clyde ist beendet. — Der Kreuzer 2. Klasse „Argonaut“ kehrte nach beendeter Reise des Vizekönigs von Indien im Persischen Golf nach England zurück und soll bei Fairfield & Co. repariert werden.

— Stapelläufe. Der Panzerkreuzer „Roxburgh“ der „Devonshire“-Klasse lief am 19. Januar auf der Werft der London and Glasgow Shipbuilding Company in Glasgow, der Kreuzer 3. Klasse „Diamond“ am 6. Januar auf der Werft von Laird & Cammel in Birkenhead von Stapel.

Das Linienschiff „New Zealand“ des Bauprogramms 1902/03 soll im Februar in Portsmouth, der Panzerkreuzer „Devonshire“ im April in Chatham zu Wasser gelassen werden.

— Kessel. Die neuen Linienschiffe „Britannia“, „Hibernia“ und „Africa“ erhalten vier Fünftel Babcock & Wilcox-, ein Fünftel Cylinderkessel; die Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh“ und „Black Prince“ je zwanzig Babcock & Wilcox- und je sechs Cylinderkessel; die Panzerkreuzer „Achilles“, „Warrior“, „Natal“ und „Cochrane“ je

neunzehn Yarrow- und je sechs Cylinderkessel; die Scouts je zwölf engrohrige Wasserrohrkessel verschiedener Systeme.

Eine Fachzeitschrift veröffentlicht eine Zusammenstellung der Häufigkeit der verschiedenen Wasserrohrkesselsysteme in den Hauptmarinen. Hiernach kommen auf die

Belleville-Kessel	über 2 000 000	ind. Pferdestärken	(vornehmlich in England),
Babcock & Wilcox-Kessel	526 300	= =	(in England und Amerika),
Niclausse-Kessel	433 700	= =	(in allen Marinen),
Yarrow-Kessel	205 700	= =	(1/2 in England),
Thornycroft-Schulz-Kessel	338 600	= =	(1/2 in England, 1/2 in Deutschland),
Dürr-Kessel	162 700	= =	(vornehmlich in Deutschland),
Normand-, Signard-, Laird-Kessel	168 400	= =	
d'Allert-Kessel	158 000	= =	
Guyot-Kessel	71 000	= =	
Reed-Kessel	41 000	= =	
Blechynden-Kessel	14 000	= =	

Der Kreuzer „Medusa" hat die Probefahrten mit Dürr-Kesseln wieder aufgenommen.

— Artillerie. An Stelle der „Hero" wird „Colossus" Tender der „Excellent" in Portsmouth.

— Unterseeboote. Das Unterseeboot „Nr. 3" rannte den Passagierdampfer zwischen Southampton und der Isle of Weight, „Prince of Wales", innerhalb des Radkastens an. Der Dampfer mußte auf Strand laufen, das Boot erlitt unwesentliche Beschädigungen.

— Bekohlung. In Chatham wurden auf der „Basilisk" Versuche mit einem neuen Bekohlungsapparat in See von Engineer-Lieutenant Metcalfe gemacht.

— Häfen. In Hongkong wird auf der Kowloon-Seite der Bau von großen Kohlen- und Ausrüstungsmagazinen und großen Ladebrücken geplant.

— Verschiedenes. 1. Nach der „Shipping World" wurden 1903 auf englischen Werften Schiffe von einem Gesamttonnengehalt von 1 425 000 Tonnen gebaut, auf allen übrigen Werften der Welt nur von 1 305 000 Tonnen. Die in demselben Jahre in englischen Fabriken gebauten Schiffsmaschinen erzeugen 1 353 000 indizierte Pferdestärken gegen 999 000 indizierte Pferdestärken der Bauten in allen anderen Staaten. Im Vergleich zu 1902 zeigen diese Zahlen eine geringe Abnahme.

2. Am 21. Dezember 1903 lief bei Harland & Wolff in Belfast die „Baltic" vom Stapel. Das Schiff verdrängt beladen 40 000 Tonnen Wasser und kann 28 000 Tonnen Kohlenladung nehmen. Die Maschinen erzeugen 13 000 indizierte Pferdestärken und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 1/2 bis 17 1/2 Seemeilen.

— Fachliteratur. Die diesjährige Preisaufgabe der „Royal United Service Institute" heißt: „The best method for carrying out the conjoint practice of the Navy and Army in embarcation and disembarcation for war, illustrated by the experience of the past."

Vor derselben Gesellschaft hielt Admiral Sir Dalrymple Hay einen Vortrag: „The Necessity of Training Boys for the Sea Service." Der Redner wies hierin nach, daß zur Ergänzung der 84 000 Seeleute in der Kriegsmarine jährlich 4700 Jungen eingestellt werden müßten. Für die 175 000 Mann starke Handelsmarine müßten also rund 9500 Jungen jährlich ausgebildet werden. In Wirklichkeit würden von der Handelsmarine aber nur jährlich rund 4200 Jungen eingestellt. Der andere Bedarf werde durch

Anwerbung von Fremden gedeckt. Der Staat sei verpflichtet, hier Abhilfe zu schaffen und die Ausbildung einer genügenden Anzahl von Schiffsjungen zu übernehmen, die hierfür zum Dienst in der Naval Reserve verpflichtet sein müßten.



Frankreich. In den letzten Dezembertagen ist das Marinebudget verabschiedet worden mit geringfügigen Änderungen gegen den von der Regierung vorgelegten Voranschlag. Der in der Kammer der Abgeordneten gegen den Marineminister, Herrn Pelletan, gemachte Sturmlauf hat ebensowenig wie die vorhergegangenen Angriffe der Presse seine Stellung zu erschüttern vermocht. Ist es Herrn Pelletan auch gelungen, seine Gegner abzuweisen, so haben doch die Verhandlungen manche Schwächen seiner Verwaltung bloßgelegt, so vor allen Dingen eine Geschäftsverschleppung im Ministerium, die daher rührt, daß der Minister eine große Menge unwichtiger Sachen der eigenen Entscheidung vorbehält, wodurch natürlich wichtige lange der Erledigung harren müssen. Es zeigte sich ferner, daß Herr Pelletan ziemlich selbstherrlich in seinem Ressort auftritt und dazu neigt, sich über bestehende Bestimmungen hinwegzusetzen, daß er durch seine ausgesprochene Arbeiterfreundlichkeit, durch die übereilte Einführung des Achtstundentages, die Disziplin in den Staatswerften und Werkstätten geschädigt und die Arbeitsleistung herabgesetzt hat. Sein scharfes Vorgehen gegen hochgestellte Offiziere, die Gleichstellung sämtlicher Offizierkorps der Marine hat in dem Seeoffizierkorps viel böses Blut erregt und seine Neigung, in die Handhabung der Disziplinargewalt einzugreifen, Keime der Indisziplin in den Mannschaften gezüchtet.

Hat Herr Pelletan zwar die durch das Flottengesetz festgelegte Marinepolitik dem ausgesprochenen Willen der gesetzgebenden Körperschaften gegenüber nicht seinen eigenen Anschauungen entsprechend zu ändern vermocht, so hat er die Durchführung des Gesetzes doch nach Möglichkeit verzögert, soweit sich bisher übersehen läßt, um mindestens zwei Jahre.

Die finanziellen Schwierigkeiten im Verein mit den Anforderungen, die der Flottenausbau an den Staatssäckel stellte, haben zu Ersparnissen gezwungen, die der Schlagfertigkeit und der Kriegsaubildung der Flotte Abbruch taten, wie die Verminderung der Besatzungsstärken, der Ausfall der Flottenmanöver und die große Beschränkung der Übungen unter Dampf.

In der Verteilung der Seestreitkräfte an den heimischen Küsten ist eine grundlegende Änderung insofern eingetreten, als das Nordgeschwader wenigstens numerisch dem Mittelmeergeschwader gleich stark gemacht wurde. Die Verteilung der Panzerkreuzer auf das Nordgeschwader und die Atlantische Division läßt darauf schließen, daß man an maßgebender Stelle im Atlantischen Ozean den Kreuzerkrieg vorbereitet. Die beweglichen Verteidigungen wurden durch Einstellung neuer Torpedobootsjäger als Divisionsboote wesentlich verstärkt, und zur Einrichtung der beweglichen Verteidigung in den Flottenstützpunkten und Kolonien wurden die ersten Schritte getan.

Die Fertigstellung Bisertas, das nach des Präsidenten der Republik, Herrn Loubets, Ausspruch den Frieden im Mittelmeer sichert, ist um ein gut Stück nähergerückt, man steht unmittelbar vor Inbetriebsetzung der Werft.

Der Machtzuwachs der Flotte im Jahre 1903 beschränkte sich auf den Küstenpanzer „Henry IV.", ein Schiff von zweifelhaftem Werte, die Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc", „Marseillaise", „Gueydon", „Dupleix", den Kreuzer „Jurien de la Gravière", durch deren Eintritt in den aktiven Dienst die Geschwader durch moderne Schiffe verstärkt wurden.

Die aus früheren Jahren stammenden Panzerkreuzer sind jetzt alle in der Erprobung, einer aus dem Programm vom Jahre 1900 ist eben dazu in Dienst gestellt, die anderen und die Linienschiffe alle im Bau.

Die Weiterentwickelung der Unterseeboote hat im verflossenen Jahre keine sichtbaren Fortschritte gemacht, erst gegen Ende wurden sechs Versuchsboote von 400 Tonnen Wasserverdrängung und 12 Seemeilen Geschwindigkeit in Bau gegeben, vier Boote älteren Typs liefen von Stapel.

Ein Torpedobootsjäger ging infolge einer Strandung verloren Über dem Schicksal des überfälligen Transportschiffes „Vienne“ schwebt noch ein Dunkel.

Die Präsidentenreise nach Algier, die Reise nach England, die Begrüßung des Königs von Spanien gab den heimischen Geschwadern Gelegenheit zu glänzender friedlicher Machtentfaltung, im übrigen verlief ihr Leben notgedrungen ruhig, gemeinsame Übungen mit Küstenwerken und der beweglichen Verteidigung konnten die Geschwader- und Flottenübungen nicht ersetzen. Beide heimischen Geschwader verloren ihre Chefs durch den Tod, das des äußersten Ostens durch disziplinarische Versetzung in den Ruhestand. Da auch noch zwei Marinepräfekten ausschieden, so war der Wechsel in den höchsten Kommandostellen ein sehr starker.

Von organisatorischen Maßnahmen steht an erster Stelle die dem Chef des Zivilkabinetts des Ministers erteilte Befugnis, im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen die Unterschrift an Stelle des Ministers verbindlich zu geben. Diese Ermächtigung ist bezeichnend für den von de Lanessan aufgestellten, von Pelletan bis ins kleinste durchgeführten Grundsatz, die Marineverwaltung zu „zivilisieren“ und die militärische Spitze im Ministerium, den Chef des Stabes, dem früher diese Befugnis zustand, in den Hintergrund zu drängen, während die Ausstattung der Kontrolleure in den Häfen mit Unabhängigkeit vom Marinepräfekten Erinnerungen an die Kommissare des Konvents wachruft. Die Gleichstellung sämtlicher Offizierkorps ist bereits erwähnt, seine Demokratisierung wird durch weitgehende Förderung des Aufrückens aus dem Unteroffizierstande gefördert. Eine neue Formation wurde in Tunis aufgestellt, die Baharia, die die Besatzungen der dortigen Schiffe liefern soll. Kurz vor Jahresschluß ergingen neue Bestimmungen über die Rechnungslegung an Bord und die Behandlung der Schiffe im Dienst, in Reserve und Erprobung. Die Abschaffung der großen Uniform der Stabs- und Subalternoffiziere ist unangenehm empfunden worden.

Im ganzen ist das Jahr 1903 nicht förderlich für die Marine gewesen, und das neue Budget, das unter demselben Drucke wie das vorjährige steht, läßt auch keinen hoffnungsvolleren Ausblick auf die nächste Zukunft zu.

Erfreulich ist nur das in den Budgetverhandlungen von allen Seiten geäußerte Verlangen nach einem neuen Marineprogramm und die auch vom Minister gebilligte Entschließung der Kammer, die die Aufstellung eines organischen Gesetzes fordert.

Herr Pelletan hat nach den anstrengenden Kammerverhandlungen an der Azurküste, die er nicht vom Mittelmeergeschwader verräuchern lassen will, Erholung gesucht. Als er mit seiner Frau Toulon durchfuhr, wurde er von etwa 3000 Werftarbeitern auf dem Bahnhof begrüßt, die ihm verschiedene Blumenarragements überreichten. Bei einer Vergnügungsfahrt, die der Minister von Nizza aus mit seiner Frau und Bekannten auf einer Yacht unternahm, begleiteten ihn zwei Torpedoboote. Eins von diesen besichtigte der Minister, wie er denn überhaupt mit seiner Erholung die Ausübung der Dienstgeschäfte verbindet. So war er auch in Villafranca, um an Ort und Stelle die Pläne für Errichtung eines Postens der beweglichen Verteidigung zu prüfen. Daß inzwischen die Beförderungsvorschläge zu Neujahr unerledigt geblieben sind, geht in der Hauptsache ja nur die Betroffenen an, zu deren Anwalt sich „Le Yacht“ aufwirft. Auf der Rückreise nach Paris am 11. Januar wurde der Minister auf dem Bahnhof in Toulon von dem Marinepräfekten, dem Chef und dem zweiten Admiral des Mittelmeergeschwaders und deren Stabschefs begrüßt. Auch Kommandant Vignot, vom Kabinett des Ministers und Abgeordnete der Zeichner und der Gewerkschaft der Werftarbeiter hatten sich eingefunden.

Das noch immer vermißte Küstentransportschiff „Vienne" von 1700 Tonnen Wasserverdrängung stammt aus dem Jahre 1878 und läuft kaum 12 Seemeilen, seine Maschine ist schon reichlich alt, die Kessel sind im Jahre 1900 erneuert worden, das Schiff hat drei Masten, am vorderen Raaen. Der Kommandant ist Kapitänleutnant Bertier; die Besatzung besteht aus 49 Köpfen. Das Fahrzeug ging am 10. Dezember von Rochefort nach Toulon in See bei ziemlich schlechtem Wetter, Sturm aus Südwest, in dem ein anderes von Toulon kommendes Transportschiff, „Loiret", Seen bis zu 7 m Höhe beobachtete. Aviso „Galilée" ist zum Aufsuchen der „Vienne" am 6. Januar an die spanische Küste und südlicher, Kreuzer „Guichen" am 20. Januar an die irische Küste ausgesandt. Am 13. Januar waren noch keinerlei Nachrichten von ihr in Toulon eingetroffen. Die Lage der „Vienne" würde jedenfalls sehr kritisch sein, da sie wie die nur zwischen den französischen Kriegshäfen verkehrenden Transportschiffe keine großen Bestände an Lebensmitteln an Bord hat. Es ist daher nicht recht verständlich, weshalb erst, nachdem „Vienne" über 20 Tage überfällig war, und nicht schon früher Schiffe zum Aufsuchen ausgesandt sind.

— Personal. Für den im Januar beginnenden Kursus der Marineakademie sind 15 Kapitänleutnants kommandiert.

Die Dienstzeit bei der Flagge für die Seedienstpflichtigen ist vom 1. Januar 1904 ab auf 42 Monate festgesetzt unter Aufhebung der früheren Bestimmung, wonach sie 44 Monate betragen sollte.

— Organisation. Erst jetzt hat die Marinepräfektur in Brest den endgültigen Befehl erhalten, das bisherige Taklerschulschiff „Melpomène" außer Dienst zu stellen. Die Takleranwärter sollen, soweit sie nicht auf dem Depotschiff „Saône" untergebracht werden können, bei der Flottenstammdivision eine Sonderausbildung durch officiers-mariniers dieses Marineteils erhalten.

In Kochinchina und in Tunis ist je ein Kontrolleur mit Beaufsichtigung der Verwaltung sämtlicher Dienstzweige der Marine betraut. Die Kommandodauer beträgt 2 Jahre, ausschließlich der Aus- und der Heimreise.

— Die fertige Flotte. Das Nordgeschwader benutzte die vorletzte Dezemberwoche zu einer Übungsfahrt, am Tage wurden die Schießübungen erledigt und nachts geankert. Die Schlingerkiele des Linienschiffes „Formidable" sind erneuerungsbedürftig.

Am 12. Januar lief das Geschwader wieder von Brest aus, um in den angrenzenden Buchten Übungen mit der beweglichen Verteidigung vorzunehmen.

Küstenpanzer „Bouvines" hat von Cherbourg aus seine Schießübung erledigt und löst den „Amiral Tréhouart" im Dock ab zu umfassenden Instandsetzungsarbeiten.

Das Mittelmeergeschwader ist am 19. Dezember nach Toulon zurückgekehrt, hat Kohlen aufgefüllt und größere Beurlaubungen für die Festtage eintreten lassen. Einige Schiffe müssen ständig zum Auslaufen bereit sein.

Der Eintritt des Linienschiffes „Suffren" in das Geschwader ist durch notwendige Änderungen an den Lafetten der 30,5 cm-Turmgeschütze wieder um einige Wochen verzögert.

In Toulon ist eine Gruppe von Fahrzeugen in Reserve, Kreuzer 3. Klasse „Cosmao", Torpedokreuzer „Wattignies" und Torpedoaviso „d'Iberville", gebildet worden.

Der Panzerkreuzer „Sully" ist nach Beendigung der Erprobung am 8. Januar für das Geschwader des äußersten Ostens in Dienst gestellt worden, seine Abreise ist jedoch dadurch verzögert worden, daß eine Untersuchung aller drei Schrauben angeordnet ist. Das Schiff ist ausgedockt und rüstet sich zur Ausreise.

— Bewegliche Verteidigung. Die im letzten Bericht (Januarheft, S. 93) gemeldete Mobilisierungsübung der beweglichen Verteidigung von Cherbourg, der ein Vorstoß bis St. Malo folgte, hat noch ganz zum Schluß, am 17. Dezember, beim

Torpedoschießen einen Zusammenstoß zwischen dem Divisionsboot „Harpon“ und dem Torpedoboot 1. Klasse Nr. 223 gebracht, wobei letzteres zwischen beiden Schornsteinen getroffen wurde. Die Platten wurden aufgerissen, und in den Maschinenraum drang Wasser ein, so daß das Boot von zwei anderen in Schlepp genommen und ins Dock gebracht werden mußte.

In Brest hat jeder Torpedobootskommandant drei Torpedoboote zu verwalten und instandzuhalten, je eins 2. und 1. Klasse und ein Hochseetorpedoboot; die Kommandierung eines Oberleutnants zur See als erster Offizier ist vom Minister abgelehnt worden.

Das Torpedoschwimmdock von Port Vendres soll nach Biserta geschleppt werden.

— Unterwasserboote. In Toulon ist das Torpedoboot 2. Klasse Nr. 62 zur Begleitung der Unterwasserboote bei Fahrten in der Nähe von Toulon bestimmt, bei weiteren Fahrten wird ein Werftschlepper zur Verfügung gestellt.

Unterwasserboot „Silure“ trug namhafte Beschädigungen von einem Zusammenstoß mit einem Schoner davon, dem es versehentlich unter dem Kiel durchfuhr, obwohl es vor dem Fahrzeug vorbeifahren wollte. Das Periskop ist abgebrochen und die oberen Teile des Bootes havariert. Das Sicherheitsgewicht mußte geschlippt werden, um schleunigst das Boot an die Wasseroberfläche zu bringen, und des weiteren war es nötig, einen Teil des Ballastes zu werfen, um bis zum Erreichen der Liegestelle das Boot an der Oberfläche zu halten.

„Algérien“ soll übrigens seinerzeit beim Durchtauchen unter dem englischen Kreuzer „Minerva“ leicht dessen Kiel geschrammt haben. Jetzt kommt aus Cherbourg die Meldung, daß durch einen Bedienungsfehler in eine Abteilung zu viel Luft eingelassen und dadurch eine Explosion herbeigeführt worden ist, bei der der Lukdeckel zerbrochen, die Röhrenleitung verbogen und mehrere Platten verbeult wurden, so daß „Algérien“ ins Dock gehen mußte.

— Unterseeische Verteidigung. Beim Probeschießen mit Torpedos aus der schwimmenden Torpedobatterie „Imprenable“ in Toulon wurde ein auf der Reede ankernder Schoner getroffen, der leck geborgen werden konnte.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Amiral Aube“ hat mit einer Volldampffahrt seine Probefahrten beendet. Die Verdingung sah keine Höchstgeschwindigkeit vor, sondern verlangte mit allen Kesseln bei 170 kg Kohlenverbrauch für den Quadratmeter Rostfläche mit künstlichem Zuge 20 500 Pferdestärken. Bei der 3stündigen Fahrt am 17. Dezember wurden 22 155 Pferdestärken mit einer stündlichen Kohlenverbrennung für den Quadratmeter Rostfläche von 165 kg oder 0,830 kg stündlichem Kohlenverbrauch für die Pferdestärke entwickelt und damit eine mittlere Geschwindigkeit von 21,9 Seemeilen erreicht.

Panzerkreuzer „Condé“ hat die erste Vorprobe mit 1800 Pferdestärken vorzüglich erledigt.

Das mit Niclausse-Kesseln neu ausgestattete Linienschiff „Marceau“ hat seine letzte amtliche Probefahrt am 6. Januar gemacht und dabei 12 400 Pferdestärken mit 156 kg stündlichem Kohlenverbrauch für den Quadratmeter Rostfläche erreicht an Stelle der bedungenen 11 600 Pferdestärken mit 160 kg Kohlenverbrauch.

Torpedobootsjäger „Arc“ erreichte 28,8 Seemeilen Geschwindigkeit.

Torpedoboot „Défi“ mußte seine Probefahrten unterbrechen, da die Roststäbe schmolzen.

— Umbauten. Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme“ erhält in Cherbourg 18 neue engrohrige Torpedobootskessel System Normand an Stelle seiner Zylinderkessel, die schon bei den Probefahrten derart überanstrengt wurden, daß sie im praktischen Dienst nie auf die Höchstleistung angespannt werden konnten. Da der Kreuzer überdem

zu tief gefallen war, so erreichte er weder bei den Probefahrten noch später die erwarteten 20 Seemeilen Geschwindigkeit, wenn er auch für längere Zeit 17 Seemeilen halten konnte. Die Gewichtserleichterung von 700 Tonnen etwa wird zunächst zur Herstellung der richtigen Wasserlinie verwendet werden. Von dem noch verbleibenden Überschuß werden 100 Tonnen für Ballasteisen gebraucht, um die Gleichlastigkeit herbeizuführen und noch 220 Tonnen für Kohlen übrigbleiben. Das bisherige Kohlenfassungsvermögen betrug 1200 Tonnen und gestattete dem Kreuzer mit 12 Seemeilen Geschwindigkeit 11 000 Seemeilen zu fahren, der Verwendungsbereich wird also noch um ein Bedeutendes erhöht, und von der Erleichterung des Schiffes erwartet man auch eine höhere Geschwindigkeit.

— Die Flotte im Bau. Der Auftrag zur Anfertigung des Turmpanzers und der Geschützbewegungsvorrichtungen für Panzerkreuzer „Victor Hugo" ist erteilt worden.

Die Lieferung von 21 Torpedobooten ist in sieben Losen zu je drei Booten vergeben worden an die Chantiers de la Gironde, Société de travaux Dyle et Bacalan, Chantiers et ateliers de la Loire, Forges et Chantiers de la Méditerranée, Schneider & Co., Chantiers de Penhouët St. Nazaire, Dubigeon ebendort.

Der Bau des Panzerkreuzers „Victor Hugo" ist soweit gefördert, daß der Stapellauf im März erwartet wird. Auf der freiwerdenden Helling soll „Jules Michelet" auf Stapel gelegt werden, also mehr als 1 Jahr nach der Bewilligung der ersten Baurate.

— Stapelläufe. Am 7. Januar in Cherbourg Unterwasserboot „Ludion", Typ „Naiade"; am 9. Januar in Toulon Unterwasserboot „Esturgeon", Typ „Perle".

— Die Häfen. In Brest ist es letzthin zu mehrfachen blutigen Schlägereien zwischen Soldaten und Matrosen gekommen; ebendort ist eine Typhusepidemie ausgebrochen.

— Fachpresse. In „Navy and Army" stellt der bekannte John Leyland in Form einer Unterredung mit einem französischen Seeoffizier die Verhältnisse in der französischen Marine so dar, wie sie die Kammerverhandlungen und französische Blätter erscheinen lassen. Danach würden sie schon an die Zustände bei der großen Revolution streifen. Wir halten diese Unterredung für aus Zeitungsberichten zusammengestellt, da wir bezweifeln, daß ein französischer Seeoffizier sich einem Fremden gegenüber so frei über die innersten Angelegenheiten der Flotte und des Offizierkorps aussprechen wird.

Die „Ligue maritime française" hat eine Preisaufgabe ausgeschrieben: „Der Nutzen der Vergnügungsschiffahrt für die Entwickelung der Seemacht!", für deren Belohnung ein Mitglied 500 Franken gestiftet hat.

Im „Moniteur de la Flotte" tritt C. Pierreval für die Wiedereinführung der seit 10 Jahren in der französischen Marine abgeschafften Torpedoschutznetze ein, als des einzigen Schutzmittels gegen den Torpedo, da die Versuche am Querschnitt des „Henry IV." und am „Belleisle" ergeben haben, daß der Schiffskörper nicht widerstandsfähig gegen Torpedotreffer gemacht werden kann.

„Armée et Marine" fordert eine Organisation der Verteidigung der Kolonien nach einheitlichem Plan. Feste Werke sollten allgemein angelegt werden: in den Flottenstützpunkten, an den Kohlenstationen, bei den Landestellen unterseeischer Telegraphenkabel und bei solchen Plätzen, die man vor Brandschatzung durch Bedrohung der Beschießung schützen wolle. Aber es fehlte jede Vorbereitung, Pulver- und Geschoßfabriken, Mannschaftskasernen in den Kolonien und schließlich die Befestigungen selbst.

Im „Siècle" stellt der Abgeordnete für Algier, Herr Thomson, ein Marineschiffbauprogramm auf, das darauf beruht, daß die veraltenden Linienschiffe durch Neubauten zu ersetzen sind. Von 1908 bis 1917 müßten danach neu in die Flotte ein-

treten: 7 Linienschiffe für solche und Küstenpanzer, 6 Panzerkreuzer für ebensolche und 8 weitere für geschützte Kreuzer. Dazu sollen noch 30 Torpedobootszerstörer und 100 Torpedo- oder Unterwasserboote treten. Die Baukosten würden etwa 1 Milliarde Franken betragen.



Rußland. Rückblick. Der Schwerpunkt der Flotte im Jahre 1903 lag angesichts der politischen Verwickelungen mit Japan im fernen Osten. Die dort stationierten, Ende 1902 schon recht erheblichen Seestreitkräfte sind mit allen verfügbaren Mitteln vermehrt worden, in ihrem augenblicklichen Bestande von 7 Linienschiffen, 4 Panzerkreuzern, 5 großen, 2 kleinen geschützten, 8 kleinen ungeschützten Kreuzern, 2 Kanonenbooten, 12 großen, 11 kleinen Torpedobooten und 4 Transportern aber noch erheblich hinter der beabsichtigten Stärke zurückgeblieben. Die neu hinauszusendenden Schiffe sind entweder, wie die zur Zeit noch auf der Ausreise befindlichen (das Linienschiff „Ossljabja“, die großen Kreuzer „Aurora“, „Dmitri Donskoi“, der kleine Kreuzer „Almas“, 7 große und 4 kleine Hochsee-Torpedoboote) verspätet oder, wie das Linienschiff „Alexander III.“, überhaupt noch nicht fertig geworden. Bei dem jetzigen Stande der Neubauten können im Laufe des Jahres 1904, abgesehen von Torpedobooten, nur das Linienschiff „Alexander III.“ und vielleicht die beiden kleinen Kreuzer „Jsumrud“ und „Sschemtschug“ als weitere Verstärkung nach Ostasien gehen.

Das Gros der Seestreitkräfte im fernen Osten ist seit Verschärfung der politischen Spannung in Port Arthur vereinigt, drei bis vier große Kreuzer liegen in Wladiwostok, einzelne kleinere Schiffe in koreanischen, japanischen und nordchinesischen Häfen. Seit der im Sommer erfolgten Ernennung des Vizeadmirals Alexejeff zum Statthalter im fernen Osten scheint die Kriegsvorbereitung der Flotte mit erhöhtem Druck betrieben worden zu sein. Ein auf Grund der eingehenden Inspizierungen der Flotte erlassener Tagesbefehl drückt die Befriedigung des Statthalters über die gute gefechtsmäßige Ausbildung aller Schiffe aus.

An den Befestigungen von Port Arthur und Wladiwostok ist eifrig weitergebaut worden. Die Seebefestigung von Port Arthur ist nahezu fertig, die Landbefestigung geht in ihrem äußeren Gürtel der Vollendung entgegen. Der Ausbau des Kriegshafens ist soweit gefördert, daß im westlichen Hafenbecken sechs große Kriegsschiffe liegen können. Dockgelegenheit für Linienschiffe bietet vorläufig nur Wladiwostok.

In der Ostsee haben sich die Indiensthaltungen im Jahre 1903 auf die Schul- und Probefahrtsverbände beschränkt (Artillerie-, Torpedo-, Kadetten-, Ingenieur-, Maschinisten-, Taucher-Lehrabteilung und Probefahrtsabteilung). Abgesehen hiervon war zu Übungszwecken nur eine größere Zahl von Torpedobooten unter dem Namen „Abteilung zur Küstenverteidigung der Ostsee“ 2 Monate lang in Dienst.

Im Schwarzen Meer hat sich anläßlich der macedonischen Wirren im Sommer und Herbst eine erhöhte Tätigkeit auf maritimem Gebiete bemerkbar gemacht. Die in der Presse verbreiteten Gerüchte, daß in den Häfen des Schwarzen Meeres umfassende Vorbereitungen zur Ausrüstung und Landung eines Invasionskorps auf türkischem Boden getroffen würden, entbehrten, wenn sie auch stark übertrieben waren, nicht jeden Hintergrundes. In der zweiten Hälfte des August unternahm das praktische Geschwader unter Führung des Kontreadmirals Krieger in einer Stärke von 4 Linienschiffen, 2 Torpedokreuzern und 3 Torpedobooten eine demonstrative Fahrt nach den türkischen Gewässern und blieb 6 Tage in der unweit der Bosporusmündung liegenden Bucht von Inadia vor Anker. Eindrucksvoller als diese Drohung konnten die bald darauf stattfindenden großen Landungsmanöver wirken, in denen von der vereinigten Schwarzen Meer-Flotte und den Truppen des Odessaer Militärbezirks ein Angriff auf die Festung Otschakoff zur Darstellung gelangte und 20000 Mann gemischter Waffen gelandet wurden.

Das aus dem Linienschiff „Imperator Nikolai I.“, zwei kleinen Kreuzern und einem Torpedokreuzer bestehende Mittelmeergeschwader ist im Dezember aufgelöst worden, wahrscheinlich weniger aus politischen Rücksichten als aus dem Grunde, daß man „Imperator Nikolai I.“ an Stelle des in seiner Reparatur zurückgebliebenen Linienschiffs „Nawarin“ im kommenden Sommer für die Artillerie-Lehrabteilung benötigt.

In der inneren Entwickelung ist das Jahr 1903 für die russische Marine insofern bedeutungsvoll gewesen, als es die Entscheidung über das neue Flottenprogramm gebracht hat, durch das für die Jahre 1905 bis 1908 für Neubauten einschließlich Armierung 114 Millionen Rubel (246,2 Millionen Mark) ausgesetzt worden sind. Hiervon sollen zwei Linienschiffe von 16630 Tonnen für die Baltische Flotte, zwei Linienschiffe von 12500 Tonnen und zwei große Kreuzer für die Schwarze Meer-Flotte und eine größere Zahl von Torpedobooten gebaut werden. Die vier Linienschiffe und sieben Torpedoboote sind schon in Bau gegeben worden.

In der Besetzung der leitenden Stellen der Marine ist durch den Tod des Marineministers Türtoff und seines Bruders, des Oberbefehlshabers am Schwarzen Meer, ein Wechsel eingetreten. Marineminister ist Vizeadmiral Avelan, sein Nachfolger als Chef des Admiralstabes Kontreadmiral Roschestwenski und Oberbefehlshaber am Schwarzen Meer Vizeadmiral Skrydloff geworden.

Auf dem Gebiete der Handelsschiffahrt hat die am 20. November 1902 geschaffene Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt und Häfen unter Leitung des Großfürsten Alexander Michailowitsch eine rege Tätigkeit entfaltet. Ob die angeordneten Maßnahmen und Aufwendungen viel Erfolg haben werden, kann in Anbetracht der Tatsache fraglich erscheinen, daß Rußlands Seehandel und Schiffahrt bisher trotz weitestgehender staatlicher Unterstützung wirkliche Fortschritte kaum gemacht hat.

— Neubauten. Auf der Staatswerft in Nikolajeff sind die großen Torpedoboote „Sadornü“, „Sorki“ und „Swonki“ auf Stapel gelegt worden.

Das in Ssewastopol erbaute Torpedoboot „Sawjätnü“ hat bei den Probefahrten eine Geschwindigkeit von 26,6 Seemeilen erzielt.

Der auf der Newskiwerft in St. Petersburg im Ausbau begriffene kleine Kreuzer „Sschemtschug“ hat sich Mitte Dezember im Eisgang vom Kai der Werft losgerissen und ist etwa 600 m stromabwärts vertrieben. Um ihn wieder an seine Baustelle zurückzubringen, wird ein Kanal durchs Eis gebrochen, an dem 500 Arbeiter Tag und Nacht bei elektrischem Licht arbeiten. Man hofft, Ende Januar den Kreuzer wieder an seiner alten Liegestelle unter dem Hebekrahn zu haben. Die Kosten dieser Arbeiten werden gegen 60000 Mark betragen.

Auf dem neuen Linienschiff „Knjäs Potjemkin Tawritscheski“ geriet der Naphthavorrat in Brand. Das Feuer wurde, bevor größerer Schaden angerichtet war, gelöscht.

— Ausreise des Linienschiffs „Zessarewitsch“. Die schnelle und ungehinderte Reise des Linienschiffs „Zessarewitsch“ wird in den russischen Zeitungen als bemerkenswerte Leistung bezeichnet. Die Besatzung des in Toulon gebauten Schiffes kam 3 Wochen vor der Abfahrt dort an Bord. Nach Übernahme der erforderlichen, aus Ssewastopol gesandten Ausrüstungsgegenstände in Poros verließ „Zessarewitsch“ in Begleitung des Panzerkreuzers „Bajan“ am 12. Oktober Port Said. Beide Schiffe kamen nach Anlaufen von Suez, Dschibuti, Colombo und Singapore am 2. Dezember in Port Arthur an. Die mittlere Reisegeschwindigkeit war 10 Seemeilen. Havarien und Ausstellungen irgendwelcher Art sind nicht vorgekommen. Bei Annäherung an Port Arthur wurde mittels Funkspruch eine Verständigung auf 80 Seemeilen erzielt. Seine Majestät der Zar hat den Kommandos beider Schiffe für die glatte Erledigung der Überfahrt und das Eintreffen auf der Station in voller Kriegsbereitschaft seine Allerhöchste Anerkennung ausgesprochen.

— Dislokationen. Die Verteilung der Seestreitkräfte im fernen Osten hat sich gegen den vorigen Monat nur unwesentlich geändert. Der Panzerkreuzer „Rurik“ ist von Wladiwostok nach Port Arthur gegangen. Die auf der Ausreise befindliche Abteilung des Kontreadmirals Wirenius (Linienschiff „Ossljabja“, Panzerkreuzer „Aurora“ und „Dmitri Donskoi“ und sieben große Hochseetorpedoboote) hat Ende Januar den Suezkanal passiert.

Das aus dem Linienschiff „Imperator Nikolai I.“, den kleinen Kreuzern „Chrabri“ und „Kubanetz“ und dem Torpedokreuzer „Abrek“ bestehende Mittelmeergeschwader ist durch kaiserlichen Ukas im Dezember aufgelöst worden. „Imperator Nikolai I.“ und „Abrek“ befinden sich auf der Rückreise nach Kronstadt, ersterer soll an Stelle des Linienschiffs „Nawarin“, dessen Reparatur scheinbar nicht fertig geworden ist, im Sommer zum Artillerie-Lehrgeschwader. Im Mittelmeer soll nur ein kleiner Kreuzer als Stationär im Piräus bleiben.

— Etats. In dem Seiner Majestät dem Zaren vom Finanzministerium unterbreiteten Bericht über das Reichsbudget der Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1904 sind die Etats des Marineministeriums und der Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen, wie folgt, aufgenommen:

1. Marineministerium.

	Voranschlag für das Jahr 1904: Rubel (2,16 Mark)	1903: Rubel (2,16 Mark)
Zentral- und Hafenverwaltung	2 604 753	2 437 473
Unterrichtswesen	1 185 205	1 180 302
Medizinal- und Hospitalwesen	1 486 190	1 266 437
Besoldung der Fronttruppen	7 244 011	6 554 024
Verpflegung	1 655 296	1 812 915
Bekleidung	3 256 654	2 983 006
Fahrten der Kriegsschiffe	21 470 643	21 382 717
Hydrographischer Dienst	1 096 045	1 053 227
Marineartillerie-, Minenwesen u. elektrische Beleuchtung	12 032 274	9 936 172
Schiffsbauten und Reparaturen	38 743 446	42 438 810
Werkstätten und Admiralitäten (Werften)	5 344 094	5 749 602
Miete und Unterhalt der Gebäude und Ausgaben für Bauten	4 889 050	6 198 514
Fahrgelder und Abkommandierungen	950 000	886 000
Belohnungen und Unterstützungen	617 444	606 351
Verschiedene Ausgaben	2 725 209	2 551 457
Anlage und Verbesserung von Kriegshäfen	7 960 380	8 849 033
Ausgaben für Rechnung des folgenden Jahres	381 732	345 201
Zusammen für das Marineministerium	113 622 426	116 231 241

2. Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen.

	1904	1903
Zentralverwaltung	529 117	209 421
Lokalverwaltung	14 415	14 415
Wirtschaftliche Betriebsausgaben	10 664 577	7 028 227
Unterstützungen und Darlehen an Unternehmungen, Institutionen und Personen	4 669 515	2 867 015
Unterrichtswesen	105 183	104 932
Verschiedene Ausgaben	564 659	40 733
Zusammen für die Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen	16 547 466	10 264 743

Die Erhöhung des Etats um 6,8 Millionen ist aus Krediten gebildet, die aus den Etats des Ministeriums für Verkehrswege und des Finanzministeriums ausgeschieden worden sind. Dieser Zuschuß ist vornehmlich zur Anlage neuer sowie zur Entwickelung und Verbesserung der vorhandenen Häfen, zu Baggerungen, zur Erhöhung der Subventionen von Dampferlinien und anderen Zwecken der Seeschiffahrt und des Schiffbaues bestimmt.

— Festsetzung des Offizierbestandes der Flotte. Laut einem Allerhöchst bestätigten Gutachten des Reichsrats ist der Offizierbestand festgesetzt auf: 22 Vizeadmirale, 35 Kontreadmirale, 102 Kapitäne 1. Ranges, 349 Kapitäne 2. Ranges, 900 Leutnants, 777 Seekadetten, 11 Flagg-Ingenieurmechaniker, 140 ältere Ingenieurmechaniker, 202 Gehilfen des älteren Ingenieurmechanikers, 175 jüngere Ingenieurmechaniker, insgesamt 2185 Seeoffiziere, 527 Ingenieure.

— Flagge des Statthalters im fernen Osten. Dem Statthalter ist durch Ukas vom 24. November eine Kommandoflagge verliehen worden. Sie ist weiß mit blauem Andreaskreuz, hat in der Mitte die Gösch und innerhalb dieser ein Viereck, in dem der russische Adler dargestellt ist. Ihr steht ein Salut von 19 Schuß zu.

Die gleiche Flagge ohne den Adler führt jeder Befehlshaber, der durch Kaiserlichen Ukas zum Höchstkommandierenden einer Flotte oder aus Teilen des Heeres und der Marine bestehender Streitkräfte ernannt wird. Sie wird gleichfalls mit 19 Schuß salutiert.

— Hafenbau. Eine in Riga erscheinende Zeitung bringt die Mitteilung, daß der Plan vorliege, den Hafen Kaiser Alexander III. (Libau) an Stelle von Kronstadt zum Winterhafen der ganzen Baltischen Flotte zu machen. Die Kosten der Erweiterungsbauten sind auf etwa 68 Millionen Rubel (136,9 Millionen Mark) berechnet worden. Die Nachricht erscheint angesichts der großen Summen, die die Marineverwaltung in Ostasien für Hafenbauten aufwendet, wenig glaubwürdig.

Die Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Häfen hat beschlossen, in Kertsch einen Zentralhafen für tiefgehende Schiffe für die Küsten des Asowschen Meeres zu bauen.

— Freiwillige Flotte. Nach einer Mitteilung der Handelstelegraphenagentur aus Odessa werden die im Hafen von Odessa liegenden Dampfer der Freiwilligen Flotte „Smolensk", „Petersburg", „Tambow" und der in Ssewastopol reparierende Dampfer „Wladimir" zur Ausreise nach dem fernen Osten ausgerüstet.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Rückblick. Das Jahr 1903 ist für die Entwicklung der Flotte ein günstiges gewesen. Hat es ihr auch zu kriegerischer Betätigung keine Gelegenheit geboten, so fand sie doch ein weites Feld in der Vertretung amerikanischer Interessen im Auslande und war mehrfach in der Lage, dort die Flagge der neuen Weltmacht zu entfalten. Gegen Schluß des Jahres schien es zwar beinahe, als wenn ihr auch kriegerische Lorbeeren winkten, als die Unruhen auf der Landenge von Panama ausbrachen, und gerade dieser Zeitpunkt fand die Flotte nicht so aktionsbereit, wie es die Lage erheischte. Nichtsdestoweniger gelang es, wenn auch die Schlachtflotte zunächst noch auf den Werften lahm gelegt war, eine ausreichende Anzahl Kreuzer so schnell nach dem Isthmus zu werfen, daß eine Schädigung amerikanischer Interessen abgewendet werden konnte und kriegerische Verwicklungen verhindert wurden. Allerdings war dieser Erfolg nur dem Umstande zu verdanken, daß eine Einmischung anderer Mächte

ausblieb, und die Flottenleitung hat daraus für die Zukunft die Lehre gezogen, daß durch geeignete Dispositionen einer Unterbrechung der Kriegsbereitschaft vorgebeugt werden müsse. Im übrigen haben die nach dem Isthmus entsandten Streitkräfte, das karaibische und das pazifische Geschwader, reichlich Gelegenheit gehabt, sich durch Landung von Mannschaften nützlich zu machen und auch in gewissem Umfange im Blockadedienst zu üben. Die gelandeten Mannschaften sind späterhin durch zwei Bataillone Marineinfanterie abgelöst worden, und hinter den Kreuzern stand auch bald die Schlachtflotte.

Das Jahr begann für die heimische Flotte mit den Wintermanövern in Westindien, welche jetzt eine ständige Einrichtung geworden zu sein scheinen. Im wesentlichen waren diese taktischer Natur und boten der neuen Flotte zum ersten Male Gelegenheit, unter der Leitung des „Admirals der Flotte" in größeren Verbänden zu üben. Das Frühjahr brachte die Besuche des europäischen Geschwaders in Kiel, Portsmouth und Lissabon und damit die Gelegenheit zur Gewinnung engerer Beziehungen zu den Marinen der betreffenden Staaten, besonders zu derjenigen Großbritanniens. Um das Erscheinen des amerikanischen Geschwaders eindrucksvoller zu gestalten, wurde es wenigstens für den Besuch von Kiel und Portsmouth durch das Linienschiff „Kearsage" verstärkt, welches dadurch Gelegenheit erhielt, zweimal in erfolgreicher Fahrt den atlantischen Ozean zu kreuzen und die Leistungsfähigkeit der amerikanischen Linienschiffe auf großer Fahrt zu erweisen. Kaum ins Mittelmeer zurückgekehrt, mußte das europäische Geschwader nach der Levante eilen, wo durch Bedrohung des Konsuls in Beirut amerikanische Interessen verletzt sein sollten. Man hat nicht mit Sicherheit erfahren, inwieweit hier wirklich Gefahr im Verzuge war, doch ist man in Amerika überzeugt, daß durch das monatelange Verweilen des Geschwaders in der Levante günstige Wirkungen für die Zukunft erzielt worden sind. Dem Vorgange in Beirut folgte ein ähnlicher in Alexandrette, der ebenfalls durch das Auftreten des Geschwaders seine Erledigung gefunden hat. Inzwischen hatte dieses einen Kreuzer abgeben müssen, um den Generalkonsul Skinner von Marseille nach Djibuti zu bringen zwecks Abschlusses eines Handelsvertrages mit Abessinien.

Während so das europäische Geschwader reichlich und erfolgreich beschäftigt gewesen ist, bewegte sich die Tätigkeit der übrigen Auslandsgeschwader mehr im Rahmen der üblichen Routine. Die asiatische Flotte wurde zeitweise zu Übungen im Verbande zusammengezogen, und ihr Chef fand dabei Gelegenheit, die Herrscher von China und Japan zu besuchen und die Beziehungen der Vereinigten Staaten zu diesen Ländern enger zu knüpfen.

Die heimischen Verbände widmeten sich in der Zwischenzeit fleißig der Einzelausbildung und taktischen Übungen und hielten am Schlusse des Juli größere Manöver ab, welche in dieser Zeitschrift eingehender besprochen worden sind. Besonders dem Angriffsmanöver von Portland wird größerer Wert beigelegt, weil hier Armee und Flotte zum ersten Male in größerem Umfange zusammen gewirkt und sich näher kennen und schätzen gelernt haben. Eine große Flottenrevue vor dem Präsidenten gab diesem Gelegenheit, zu der Flotte in nähere Beziehungen zu treten, und verschaffte weiteren Kreisen des Volkes ein stattliches Schauspiel, welches der Popularität der Marine und damit ihrer weiteren Entwickelung förderlich gewesen ist.

Die Schießleistungen der Flotte sind im verflossenen Jahre erheblich gesteigert worden und gereichen allen Beteiligten ebenso zur Genugtuung, wie sie infolge ihrer Verbreitung durch die Presse den Stolz der Amerikaner ausmachen.

Die Vermehrung des Flottenmaterials um 25 Schiffe und Fahrzeuge ist immerhin eine ansehnliche, wenn sie auch infolge ungünstiger Arbeitsverhältnisse hinter den Erwartungen etwas zurückgeblieben ist.

Die Organisation durch anderweitige Zusammensetzung der Geschwader und Aufstellung neuer ist den im Jahresbeginne bekannt gegebenen Absichten entsprechend durchgeführt und im allgemeinen abgeschlossen. Nur die nordatlantische und die asiatische

Flotte führen jetzt Linienschiffe, die übrigen Auslandsgeschwader sind aus Kreuzern zusammengesetzt. Durch Bildung eines Küstengeschwaders hat die heimische Flotte eine wesentliche Verstärkung erfahren, und durch ein eigenes Schulgeschwader ist die Erziehung des Nachwuchses in feste und einheitliche Bahnen geleitet. Man kann daher nur sagen, daß das Jahr der Flotte seine Gunst erwiesen hat, wenn auch einige Nackenschläge (Festkommen von Schiffen, Kollisionen, Geschützexplosionen usw.) nicht ausgeblieben sind.

— Allgemeines. Panama und die Kongreßverhandlungen beherrschen in den Vereinigten Staaten zur Zeit das Interesse, soweit die Marine in Betracht kommt. Die Ablehnung der Forderungen des kolumbischen Vertreters und inzwischen gewählten Präsidenten General Reyes und kolumbische Truppenbewegungen, welchen man auf der Spur sein will, haben Verstärkungen der Land- und Seestreitkräfte nötig gemacht. Der Höchstkommandierende der Marineinfanterie General Elliot ist mit 2 Bataillonen nach Colon gegangen, wo er aus diesen und dem dort bereits vorhandenen Bataillon eine Brigade formieren soll. Das vor Panama liegende pazifische Geschwader ist durch das Kanonenboot „Petrel" verstärkt worden, während 2 Torpedobootszerstörer „Paul Jones" und „Preble" von San Francisco nach Colon geschickt werden sollen. Diese Fahrzeuge werden also die Reise durch die Magellansstraße zu machen haben, und man ist auf den Verlauf derselben gespannt. Wie es heißt, soll der Kreuzer „Bennington" vom pazifischen Geschwader sie convoyieren.

Der Kongreß ist, bevor noch der Marineetat zur Beratung gelangt ist, vom Marinesekretär um die Bewilligung einzelner dringlicher Forderungen angegangen worden. Neben den Kosten für die Verstärkungen der Streitkräfte am Isthmus (u. a. vorläufig 57 000 Dollars für die Marineinfanterie) betreffen diese Forderungen zunächst 2 Millionen Dollars für Panzerbeschaffungen. Nach dem Voranschlage wurde auf eine monatliche Panzerlieferung von 739 000 Dollars gerechnet. Die Ablieferung ist jedoch bereits auf über 1 Million gestiegen und wird noch mehr anwachsen. Da auf diese Weise die früheren bedauerlichen Bauverzögerungen wett gemacht werden können und eine schnellere Fertigstellung der Neubauten ermöglicht wird, so muß das Geld bereit gestellt werden. Sodann werden 2 526 100 Dollars für Befestigungen auf Porto Rico, Hawaii, Guam, den Philippinen und für den Schutz des Stillen Ozean-Kabels dringend gefordert.

Auch der schnellere Ausbau der Werften wird verlangt. Norfolk soll die Hauptwerft am atlantischen Ozean werden, League Isl. (Phil.) ihm unmittelbar folgen. Sekretär Moody erklärt, daß, wenn der Ausbau der Werften nicht schneller erfolge als bisher, man gezwungen sei, im Bau von Linienschiffen und Kreuzern Stillstand eintreten zu lassen und sich auf kleinere Fahrzeuge zu beschränken. Eine große Flotte mächtiger Schlachtschiffe zu bauen und dann keine Docks zu haben, in welchen sie repariert werden können, sei eine selbstmörderische Politik, für welche das Land bald seine Gesetzgeber zur Verantwortung ziehen müsse. Große Schiffe und entsprechende Dock- und Reparatureinrichtungen seien die wertvollsten Friedensaktiva eines Landes. Die Kämpfe des Friedens seien in ihren Folgen nicht weniger von Bedeutung, als diejenigen des Krieges, und sie kosteten viel weniger. Fünf Millionen Dollars im Frieden für ein Linienschiff aufgewendet zum Zwecke der Kriegsbereitschaft, würden dem Lande vielleicht die zehnfache Ausgabe im Kriege selbst ersparen.

Der Kongreß scheint aber über diese Forderungen noch hinausgehen zu wollen. Es heißt, daß der sehr einflußreiche Senator Hale, Vorsitzender der Marinekommission des Senats, in der gegenwärtigen Session eine noch größere Flottenvermehrung, als das Marinedepartement gefordert hat, beantragen werde. Damit würden die Vereinigten Staaten eine mächtigere Flotte erhalten als irgend ein anderer Staat, Großbritannien ausgenommen! Bei dieser Stimmung ist vielleicht der vielbesprochene Flottenplan eines Mr. Richmond Pearson Hobson, welcher in den nächsten 21 Jahren jährlich durchschnittlich 124 Millionen Dollars für die Flottenvermehrung ausgeben will, nicht so grotesk, wie er anfangs dargestellt wurde. Er sagt: „Der Tag kommt schnell heran,

an welchem Amerika die Verantwortung der ersten Weltmacht übernehmen muß. Da Amerika die einzige große Friedensnation ist, so muß es allmählich die Pflichten des Wächters des Weltfriedens auf sich nehmen . . . Zu einer Flotte, welche den vereinigten Marinen der Welt gleichkommt, würde das für sie erforderliche Personal doch nur eine Handvoll ausmachen, und diese Handvoll würde weit entfernt auf See, also ohne Einfluß auf die ungeheure Masse unserer Bevölkerung sein. Keine Marine hat jemals die höchste Gewalt usurpiert oder eine Regierung gestürzt. Im Gegenteil, indem sie jeden Krieg verhinderte, würde eine große Marine auch Neigungen zum Militarismus hintanhalten!" Mr. Hobson erklärt, er habe in 44 Staaten und Territorien vor mehr als einer halben Million amerikanischer Bürger in obigem Sinne Vorträge gehalten und keinerlei Widerspruch erfahren. Haben solche Pläne auch selbst im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten wenig Aussicht auf Verwirklichung, so sind sie doch bezeichnend für die Stimmung, welche dort hinsichtlich der Flottenentwicklung herrscht.

Dagegen scheint es, als wenn die auch von höchster Instanz so dringend geforderte Einrichtung des Admiralstabes noch nicht durch den jetzt tagenden Kongreß votiert werden wird. Schuld daran ist wohl hauptsächlich der Umstand, daß von zuständiger Stelle kein bestimmter Organisationsvorschlag vorliegt. Es soll jetzt die Absicht bestehen, aus beiden Häusern einen Ausschuß zu bilden, welcher dem nächsten Kongreß bestimmte Vorschläge machen soll.

— Personal. 1. Der Kontreadmiral Sumner ist abgegangen und an seiner Stelle der Kontreadmiral O'Neil etatsmäßiger Flaggoffizier geworden.

2. Um den Schiffbaueleven der Akademie von Annapolis, bevor sie in das Konstruktionskorps übertreten, größere Gelegenheit zu praktischen Erfahrungen zu geben und sie in nähere Berührung mit der Front zu bringen, sollen sie in Zukunft nach Verlassen der Akademie zunächst zwei Jahre an Bord kommandiert werden.

3. Im kommenden Jahre sollen für den Eintritt in die Akademie zu Annapolis nur zwei Eintrittsprüfungen stattfinden (jetzt drei). Das Minimal-Eintrittsalter ist auf 16 Jahre festgesetzt (bisher 15 Jahre), das Höchstalter bleibt 20 Jahre. Man erwartet, daß sich 700 bis 800 Aspiranten zum Eintritt melden werden, und daß sich die Zahl der Zöglinge nach Abgang der obersten Klasse wieder auf über 800 belaufen wird.

4. Der im Kongreß wieder eingebrachte Entwurf wegen Schaffung einer Marinereserve bemißt diese auf 20 000 Mann, darunter 300 Lieutenants und Engineers, 200 Lieutenants of junior grade und 100 Ensigns. Die Einstellung in die Listen ist auf 5 Jahre bemessen, während welcher Zeit die Reservisten der Einberufung bei Krieg oder Kriegsgefahr gewärtig sein müssen. Während der Einberufung erhalten die Leute die Löhnung aktiver Mannschaften und stehen unter den Marinegesetzen. Amerikanische Schiffe, welche von Reserveoffizieren geführt werden, und deren Mannschaft zu mindestens 1/4 aus Reservisten besteht, sollen als Schiffe der Marinereserve registriert werden und eine besondere Flagge führen. Für Registrierung und Ausbildung der Reservisten werden 200 000 Dollars jährlich gefordert.

Die Einrichtung der Marinereserve soll mit derjenigen der Marinemiliz nicht kollidieren. Für diese soll der Marinesekretär auf Ersuchen des Gouverneurs des betr. Staates Besichtigungen anordnen und Ausbildungsvorschriften erlassen. Die Mannschaften der Marinemiliz werden, wenn sie aktiven Dienst tun, wie die aktiven Mannschaften behandelt bezw. gelöhnt und verpflegt.

5. Von den vorhandenen 20 Kohlenschiffen der Flotte sollen zunächst 11 mit aktivem Personal besetzt werden und die übrigen 9 folgen, sobald Personal verfügbar ist. Die Ersparnis gegenüber den Löhnen des Zivilpersonals soll etwa 5000 Dollars jährlich betragen.

— Geschwadertätigkeit. 1. Die Wintermanöver in den westindischen Gewässern sind, nachdem die Schiffe für das Weihnachts- und Neujahrsfest in den ver-

schiedenen südlichen Häfen auseinandergezogen waren, wieder aufgenommen worden, soweit die politischen Verhältnisse nicht störend eingegriffen haben. So ist zwar das südatlantische Geschwader in den westindischen Gewässern eingetroffen, hat jedoch sofort den Kreuzer „Detroit" zum Schutze der amerikanischen Interessen nach S. Domingo abgeben müssen. Von dem europäischen Geschwader erwähnten die letzten Nachrichten nicht, daß es bereits das Mittelmeer verlassen habe, es scheint, als wenn auch seine Beteiligung an den Manövern fraglich wäre. Dahingegen ist das Schulgeschwader nach Guantanamo beordert worden, wie es heißt, um für etwaigen Bedarf am Isthmus in der Nähe zu sein. Dem Vernehmen nach wird Admiral Dewey nun doch die eigentlichen Manöver als Oberbefehlshaber leiten.

Das Linienschiffsgeschwader ist inzwischen durch die „Iowa" wieder verstärkt worden, für welche die „Indiana" aus dem Küstengeschwader ausgeschieden und außer Dienst gestellt worden ist. Auch sollen die Reparaturen der „Maine" nicht langwierig sein, so daß das Geschwader bald wieder über 7 Linienschiffe verfügen würde.

2. Vom karaibischen Geschwader scheidet der Kreuzer „Baltimore" aus, um überholt und neu armiert zu werden. Wie es heißt, soll dafür der neue Kreuzer „Tacoma" hinzutreten.

Das pazifische Geschwader ist, wie bereits erwähnt, durch das Kanonenboot „Petrel" verstärkt worden.

Von der asiatischen Flotte haben die 3 Linienschiffe und das Kreuzergeschwader Honolulu wieder verlassen und sind nach den Philippinen über Guam zurückgegangen. Die Reise von Yokohama nach Honolulu ist ohne Zwischenfall verlaufen und hat allen Beteiligten, vom Flottenchef an, ein besonderes Lob des Marinesekretärs eingetragen. Es wird besonders hervorgehoben, daß man die Ankunft am 15. oder 16. Dezember v. Js. angenommen hatte und daß sie am 16. tatsächlich erfolgt ist. Dabei sollen die Linienschiffe einen besonders guten „Rekord" erzielt haben, weil sie Yokohama einen Tag später als die Kreuzer verlassen haben und mit diesen gleichzeitig in Honolulu angekommen sind. Auf der Reise wurde zeitweise rauhes Wetter angetroffen. Die Kentucky ist vom Marinesekretär besonders belobigt worden, weil sie in sechs Arbeitsstunden 1130 Tonnen Kohlen übergenommen hat.

Die erste Zerstörerflottille (Bainbridge, Barry, Chauncey, Dale und Decatur) hat, nachdem die Boote vor einer besonderen Kommission ihre Seefähigkeit in schlechtem Wetter erwiesen haben, inzwischen unter Convoy des Hilfskreuzers „Buffalo" die Ausreise nach Ostasien angetreten und ist zunächst über Portorico nach den kanarischen Inseln in See gegangen.

3. Auf Vorschlag des Kontreadmirals Taylor soll, wie verlautet, nach Beendigung der Wintermanöver ein Austausch der Schiffe auf verschiedenen Stationen stattfinden, um den Besatzungen Gelegenheit zu geben, in weiterem Umfange die Welt kennen zu lernen. Danach soll das europäische Geschwader auf die südatlantische, das südatlantische auf die karaibische und das karaibische auf die europäische Station versetzt werden. Es ist jedoch kaum anzunehmen, daß dieser Wechsel vor Beendigung der panamitischen Wirren eintreten wird, für welche das stärkere karaibische Geschwader voll gebraucht wird.

— Schießübungen. 1. Man ist auf das Resultat der Schießübungen gespannt, welche im März zu Pensacola abgehalten werden sollen nach den neuen von Commander Sims aufgestellten Regeln, welche im Jahresbericht des Marinesekretärs bereits kurz erwähnt sind. Ob nach geschleppter oder verankerter Scheibe geschossen wird, ist daraus nicht zu ersehen. Die Hauptpreise bestehen in bronzenen Schildern (trophies), von welchen je eins für Linienschiffe und große Kreuzer, für kleine Kreuzer und für Torpedofahrzeuge bestimmt ist.

2. Als besonders gute Schießleistungen der Küstenartillerie werden folgende erwähnt (die Küstenartillerie ist in 126 Kompagnien eingeteilt):

September und Oktober 1903:

118. Komp.	10 Zöller	(25,4 cm)	4 Schuß	3 Treffer	75 %
35. "	12 "	(30,5 ")	8 "	6 "	75 "
69. "	10 "	(25,4 ")	9 "		55,5 "
73. "	10 "	(25,4 ")	4 "		62,5 "
73. "	8 "	(20,3 ")	8 "		57 "

November 1903:

118. "	10 "	(25,4 ")			100 "
35. "					87,5 "

Diese Zahlen sollen die Fortschritte beweisen.

Schußentfernung war 4500—6000 yards (4100—5500 m). Weitere Angaben fehlen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Dezember v. Js.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
Missouri	99 %,	Pennsylvania	63 %,	Denver	98 %,
Ohio	83 "	West Virginia	67 "	Des Moines	96 "
Virginia	50 "	California	48 "	Chattanooga	72 "
Nebraska	30 "	Colorado	67 "	Galveston	69 "
Georgia	40 "	Maryland	63 "	Tacoma	96 "
Neu Jersey	48 "	South Dakota	44 "	St. Louis	34 "
Rhode Island	48 "	Tennessee	12 "	Milwaukee	38 "
Connecticut	24 "	Washington	9 "	Charleston	55 "
Louisiana	31 "				
Vermont	13 "				
Kansas	2 "				
Minnesota	8 "				

2. Der neue Kreuzer „Des Moines“ hat bei der Abnahme-Probefahrt 16,63 Knoten gelaufen (kontraktlich 16,5). Das Schiff hat bei 3500 Tonnen Wasserverdrängung 697 Tonnen Kohlenfassungsvermögen (Army and Navy Journal; nach der offiziellen Liste ist das Deplacement 3100 Tonnen).

3. Der erste Versuch mit Dampfturbinen soll jetzt auf den neuen Scouts gemacht werden. Die für diese Angelegenheit gebildete Kommission war schon nahe daran, die Sache überhaupt aufzugeben, weil es schien, als wenn die Turbine auf keinen geringeren Durchmesser als 16 Fuß (4,9 m) zu bringen war, um die nötige Energie zu erzeugen. Man ist aber jetzt auf 12 Fuß (3,7 m) gekommen, wobei mit 250 Umdrehungen 10 000 Pferdestärken geleistet werden sollen und eine Geschwindigkeit der etwa 1200 Tonnen großen Fahrzeuge von 23 bis 25 Knoten erwartet wird.

— Unterwasserboote. 1. Dem Marinedepartement ist ein Vorschlag des Lieutenant Halligan unterbreitet worden, welcher auf den Bau von größeren „submersiblen“ Kreuzern hinausläuft, welche schnell versenkbar und seefähig sein, großen Aktionsradius besitzen und imstande sein sollen, mit einem Linienschiffsgeschwader zu kreuzen und ihre Beute einzuholen. Der Verfasser vertritt dabei die Ansicht, daß ein solches Fahrzeug dem Linienschiffe überlegen ist, weil dieses durch die Waffe des Unterwasserfahrzeuges, den Torpedo, verwundbar bleibt, während letzteres sich durch Untertauchen schützen kann! Es ist aus dieser von der New York Tribune gebrachten Mitteilung nicht ersichtlich, ob es sich hier um einen mit den nötigen Unterlagen versehenen Plan oder nur um allgemeine Betrachtungen handelt.

2. Das Lake-Boot „Protector“ hat bei Versuchen bis 23 Fuß (7 m) getaucht. Wie behauptet wird, hat man dabei gut beobachten und steuern können.

3. Bei einem Angriffsmanöver mit Über- und Unterwasserbooten zu Newport gelangte das Unterwasserboot „Shark“ untergetaucht in den Hafen in den Rücken des angegriffenen Forts, tauchte hier auf und, als es entdeckt wurde, in 12 Sekunden wieder unter, hierbei benutzte es einen vor Anker liegenden Schoner als Deckung, hinter welchem es auf 200 m wieder hochkam (Army and Navy Journal).

— Werften, Dockanlagen usw. 1. Für die Werft zu Brooklyn ist ein neues Trockendock geplant. Baukosten 2 Millionen Dollars. Das Dock soll 550 Fuß (167,6 m) Länge im Boden und 570 Fuß (173,7 m) oben erhalten und im Boden wie in der Einfahrt 90 Fuß (27,4 m) breit sein. Tiefe bei mittlerem Hochwasser 31 Fuß (9,5 m).

2. Für die New York-Werft soll ebenfalls ein neues Granitdock zum Preise von 1 Million Dollars ausgeschrieben werden.

3. Endlich soll ein großes Trockendock für Pensacola zum Preise von 1 300 000 Dollars gebaut werden. Man hat Pensacola gewählt, weil einmal im Golf ein Dock für die dort stationierten Schiffe notwendig ist und New Orleans kein geeigneter Platz sein soll. Die Überschwemmungen des Mississippi machen es großen Schiffen nicht jeder Zeit möglich, dorthin zu gelangen. Im vorigen Jahre sollte die „Illinois“ dort docken, fand es aber zu gefährlich, dorthin zu gehen.

4. Die Carnegie Steel Company hat ihre Anlagen durch Aufwendung von mehr als 2 Millionen Dollars verdoppelt und soll jetzt den größten Schmelzofen und das mächtigste Plattenwalzwerk der Welt besitzen.

— Verschiedenes. 1. Um dem Kongreß zu beweisen, daß er nur das durchaus Notwendige für die Flotte fordert, hat der Marinesekretär den Geldbedarf für das nächste Rechnungsjahr um 4 400 000 Dollars herabgesetzt, nämlich 4 Millonen für Schiff- und Maschinenbau und 400 000 Dollars für Ausrüstung. Die Forderung belief sich ursprünglich auf 23 Millionen.

2. Die Indienststellung der alten Monitors „Miantonomoh“ und „Puritan“ ist angeordnet worden; wie verlautet, sollen sie für „Guantanamo“ bezw. „Bahia Honda“ als Wachtschiffe bestimmt sein.

3. Das vorjährige Manöver vor Portland beginnt schon, praktische Folgen zu zeigen. Es heißt, daß die Verteidigungseinrichtungen der Forts Adams und Greble, welche die Einfahrt in die Narragansett-Bay beherrschen, durch Maschinengeschützbatterien verstärkt werden sollen, um sie gegen Angriffe gelandeter Streitkräfte zu sichern.

4. Nachdem angeordnet worden ist, daß alle Linienschiffe und großen Kreuzer mit Slaby-Arco Apparaten ausgerüstet werden sollen, sollte die Anwesenheit der Schiffe der asiatischen Flotte in Honolulu benutzt werden, um die Maßregel auf diesen Schiffen schnell durchzuführen. Die rechtzeitige Hinaussendung der Apparate gelang aber nicht, weil die Zollbehörde in New York wegen Herausgabe der eingetroffenen Apparate Schwierigkeiten machte.



Italien. Ein Rückblick auf die Fortschritte und auf die Tätigkeit der italienischen Marine zeigt, daß namentlich erstere nur in einem ziemlich mäßigen Tempo stattgefunden haben. Die geringen Etatsmittel für Neubauten gestatten nur ein langsames Fortschreiten im Bau der Linienschiffe der „Vittore Emanuele III“-Klasse. Schon vor zwei Jahren wurde dieses Schiff beim Vergleiche der besten Neukonstruktionen aller Nationen gegen die damals im gleichen Stadium befindliche deutsche „Wittelsbach“-Klasse herangezogen. Seinem Stapellauf ist dennoch kaum im Laufe dieses Jahres entgegenzusehen, während die ganze „Wittelsbach“-Klasse in Dienst gestellt ist und der aktiven Flotte angehört. Nicht weiter vorgeschritten ist „Regina Ellena“, und die beiden nächsten dieser Klasse: „Roma“ und „Napoli“, sind erst vor wenigen Monaten auf Stapel gelegt.

Auch die älteren Neubauten „Benedetto Brin“ und „Regina Margherita“ harren noch ihrer Vollendung, ebenso „Francesco Ferruccio“. Fertig zum aktiven Dienst sind nur das Linienschiff „Saint Bon“ und der Kreuzer „Coatit“ im Laufe des letzten Jahres zur Flotte getreten.

Über die Neukonstruktionen von Unterseebooten in Venedig verlautet nichts Näheres. Ihre Details und die geplanten Verbesserungen des Ingenieur Ruffini werden streng geheim gehalten.

Bei den scharfen Strömungen im Maschinenwesen ist man noch nicht zu einer Entscheidung über den Kesseltyp gelangt; Niclausse- und Belleville-Kessel treten ziemlich gleichmäßig in Verwendung.

Nicht minder störend als die geringen Etatsmittel wirkt die Unstätigkeit der Verhältnisse, der häufige Wechsel im Ministerium. Nachdem Marineminister Morin das Ministerium der Marine der politischen Lage wegen abgeben mußte, um das des Äußeren zu übernehmen, zwangen Anfechtungen der radikalen Partei, insbesondere des „Avanti“, seinen Nachfolger, Admiral Bettòlo, das Portefeuille niederzulegen, um in voller Unabhängigkeit seine Sache in einem Prozesse verfechten zu können. Unlautere Begünstigung der Terni Stahl- und Plattenwerke sowie Bevorzugung von Verwandten bei Lieferungen für die Marine bilden den Schwerpunkt der gegen Bettòlo erhobenen Vorwürfe. Der langwierige Prozeß hat zwar den Antrag des Staatsanwalts, den Redakteur des „Avanti“, Abgeordneten Ferri, zu 14monatlichem Gefängnis und 1500 Lire Geldbuße zu verurteilen, zur Folge gehabt, allein die Presse im weiten Umfange ist der Ansicht, daß zwar Bettòlo klar aus dem Streite hervorgeht, daß aber eine Menge Schäden, namentlich auf dem Gebiete der Marktfrage für die Marine, nicht zu leugnen seien.

Weitere Anklagen gegen die Verwaltung der Marine haben die Regierung veranlaßt, eine Untersuchungskommission einzusetzen, deren Zusammensetzung wiederum von der Volksvertretung nach dem Falle des Ministeriums Zanardelli beanstandet worden ist, so daß es bis jetzt noch nicht zur Konstituierung der Kommission und noch weniger zum Beginn ihrer Arbeit gekommen ist.

Andere Klagen allgemeiner Art richten sich gegen die Art des Ausbaues der Marine überhaupt und haben eine gewisse Abkühlung der Neigungen für die Marine zur Folge gehabt.

Es erscheint beklagenswert, daß ein Land wie Italien, das so unzweifelhaft auf eine starke Flotte hingewiesen ist, zu einem solchen verhältnismäßigen Stillstand gekommen ist und eine Nation, die so in allen Schichten auf Grund der alten Traditionen und des geweckten Verständnisses noch bis vor kurzem den Wert der Seemacht erkannte, in dieser Erkenntnis erlahmt.

Ungleich günstiger stellt sich die Tätigkeit der Flotte. Das Mittelmeergeschwader verbringt mit Ausnahme einzelner zeitweilig ausscheidender oder durch andere zu ersetzender Schiffe fast das ganze Jahr mit eifrigen Exerzitien. Größere Übungen wurden bei Maddalena und an den sardinischen Küsten vorgenommen, weitere bei Sizilien, wo sich

das Geschwader dann längere Zeit während der kritischen Zeit der mazedonischen Wirren in Bereitschaft hielt. Seit Jahren sind indessen große Manöver auf strategischer Grundlage nicht mehr ausgeführt worden und es wäre zu wünschen, solchen dem ihnen innewohnenden Werte gemäß bald wieder zu begegnen.

Ein größeres Geschwader wird zur Zeit in Ostasien in Dienst gehalten hauptsächlich zum Schutz gefährdeter Interessen und als Rückhalt der italienischen Besatzungstruppen während der gegenwärtigen Verhältnisse des chinesischen Reiches.

Eine besondere und im ganzen erfolgreiche Tätigkeit entwickelt eine Streitmacht im Roten Meere und im Golf von Aden. Gewissermaßen findet sie statt im Dienste Englands, aber doch auch durch die eigenen Interessen der erythräischen Kolonie diktiert. Es ist ihrem energischen Eifer die Unterbindung der Waffenzufuhr für den Mullah ziemlich gelungen, und die Ergreifung des hauptsächlichsten Agenten scheint England den Abschluß eines Friedens mit dem Mullah neuerdings zu ermöglichen. Italien würde das im Interesse seiner Kolonie um so willkommener sein, als diese von Jahr zu Jahr mehr im Aufblühen begriffen ist, so zwar, daß in diesem Jahre ein um 400 000 Lire geringeres Budget erforderlich ist. Durch stärkere Heranziehung des eingeborenen Elementes zu den Kolonialtruppen erwartet man eine weitere Verminderung des Budgets.

Eine große Sorgfalt wird der Errichtung und dem weiteren Ausbau von Marconi-Stationen gewidmet. Sie sind in früheren Heften der „Marine-Rundschau“ des weiteren besprochen.

— Personalveränderungen. Der langjährige Bureauchef des Marinekabinetts und Inspekteur des Kommissariats, Dante Parenti, ist von der Dienstleistung im Kabinett enthoben und durch den Fregattenkapitän Lucifero ersetzt worden.

Vizeadmiral Frigerio, Chef des Mittelmeergeschwaders, ist auf seine Bitte von diesem Kommando entbunden worden und hat am 1. Januar seine Flagge niedergeholt. An seiner Stelle übernimmt Vizeadmiral Morin am 1. Februar das Kommando des Mittelmeergeschwaders.

Auch der zweite Admiral des Geschwaders, Kontreadmiral Annovazzi, tritt von seinem Kommando zurück und wird durch den Kontreadmiral Renaudy, bisher Unterstaatssekretär im Marineministerium, ersetzt.

Vizeadmiral Frigerio bleibt zunächst zur Disposition des Ministers und wird voraussichtlich an Stelle des Vizeadmirals Palumbo den Vorsitz im obersten Marinerat übernehmen.

Vizeadmiral De Libero hat am 1. Januar seine Stellung als diensttuender Adjutant des Königs niedergelegt und ist zur Disposition gestellt worden. An seine Stelle ist Kontreadmiral de Orestis zum diensttuenden Adjutanten des Königs ernannt.

Vizeadmiral Grenet ist zum Chef des ozeanischen Geschwaders ernannt worden, das bis zu seinem Eintreffen von Linienschiffskapitän Cali befehligt wird.

Vizeadmiral Sani Gavino ist gestorben.

— Schiffsbewegungen. Die Kreuzer „Colombo“, „Volturno“ und „Galileo“ sind in eifriger Tätigkeit an der Somaliküste, um die neuerdings gestörte Ordnung wiederherzustellen. Mehrere Küstenorte sind von ihnen beschossen worden.

Dem Vernehmen nach soll das ozeanische Geschwader in Ostasien um die Kreuzer „Marco Polo“, „Dogali“ und „Umbria“ verstärkt werden, die gegen Ende Februar zum Auslaufen bereit sein werden. Vizeadmiral Grenet wird seine Flagge an Bord des „Marco Polo“ setzen und mit ihm die Ausreise antreten.

Die Umwandlung der alten königlichen Jacht „Savoia“ in ein Werkstättenschiff ist beendet, und das Schiff wird demnächst unter dem Namen „Volcano“ zu seinem neuen Zweck in Verwendung treten.

— Anstrich. Der Minister hat den Anstrich mit grauer Farbe für alle Schiffe der Marine befohlen.

— Ansaldo-Werke. Nachdem zwischen der Firma Ansaldo & Co. und der Gesellschaft Sir William Armstrong, Whiteworth & Co. in Newcastle ein Übereinkommen abgeschlossen worden ist, tritt neben den bisherigen Eisentrust eine neue Gruppe, so daß sämtliche Werke der italienischen siderurgischen Großindustrie in zwei Gruppen vereinigt sind. Die Kombination Ansaldo-Armstrong besteht darin, daß die Werke der bisherigen Firma Ansaldo, die hauptsächlich die große Werft in Sestri Ponente, die Schiffsmaschinenfabrik in Sampierdarena und die Ausrüstungs- und Reparaturwerkstätten für Schiffe im Hafen von Genua umfassen, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden, von der Armstrong die Hälfte des Kapitals, 15 Millionen Lire, übernimmt, während die andere Hälfte von Ansaldo aufgebracht wird. Die Geschützfabrik in Pozzuoli bei Neapel wird vorläufig nicht in die neue Gesellschaft einbezogen, doch wird mit ihr eine besondere Interessengemeinschaft vereinbart. Mit den kleineren Anlagen zusammen beschäftigen die Ansaldoschen Werke gegenwärtig etwa 3000 Mann. Aus Verwaltungskreisen teilt man als industriellen Plan der Gesellschaft mit, die Kriegsschiffe, die auf den Ansaldoschen Werken als Spezialität gebaut werden, mit den Armstrongschen Geschützen sofort fertig auszurüsten. Als Absatzfeld hat man auch das Ausland ins Auge gefaßt, und in Genueser Finanzkreisen will man wissen, daß namentlich in Spanien die Gesellschaft bereits gute Beziehungen hat und bei der bevorstehenden Erneuerung der spanischen Flotte als Konkurrent scharf ins Feld treten will. Bisher hat die Ansaldosche Werft schon mehrfach für das Ausland gearbeitet und hat nach Ablieferung der beiden an Japan verkauften argentinischen Panzerkreuzer im Bau ein Panzerschiff und zwei Torpedoboote für die Türkei, für die sie auch acht Kriegsschiffe in den Arsenalen von Konstantinopel repariert. Angeblich will die neue Gesellschaft von vornherein keine feindliche Stellung zum Trust einnehmen, doch hat sie bereits den Bau eines neuen Stahlwerks ins Auge gefaßt und zu diesem Zweck eine Wasserkraft von 28 000 Pferdestärken erworben für den Fall, daß das Trustwerk Terni, der einzige Fabrikant von Panzerplatten in Italien, ihr feindlich gegenübertritt. Fernere größere Erweiterungen sind in Aussicht genommen, und die Gesellschaft sucht deshalb bereits Anlehnung an eine Großbank. Wie sich das Programm und die Tätigkeit der Gesellschaft dann entwickeln, bleibt abzuwarten. („Schiffbau.")



Japan. Das Jahr 1903 hat der japanischen Marine nicht nur ein Flottengesetz und ein Flottenbauprogramm, sondern auch eine nicht programmmäßige Vermehrung der Flotte gebracht durch den plötzlich, infolge der drohenden Gefahr eines Krieges mit Rußland, herbeigeführten Ankauf der beiden von Ansaldo in Genua für argentinische Rechnung erbauten Panzerkreuzer „Rivadavia" und „Moreno". Im übrigen ist die Entwicklung der Seestreitkräfte im Jahre 1903 gleich dem Vorjahre nur wenig lebhaft fortgeschritten. Die beiden gegen Ende 1902 vom Stapel gelaufenen geschützten Kreuzer („Niitaka" und „Tschuschima") waren Ende 1903 noch nicht dienstbereit; durch Neubau ist die Zahl der Schiffe im abgelaufenen Jahr nur um zwei vermehrt worden (geschützter Kreuzer „Otawa" und Kanonenboot „Uji").

Die beiden angekauften Panzerkreuzer, welche die Namen „Kasuga" und „Nyssin" erhalten haben und für welche der Betrag von 30,6 Millionen Mark an Argentinien bezahlt wurde, stellen einen Kräftezuwachs dar, der in der augenblicklich kritischen Zeit von ausschlaggebender Bedeutung ist. Eine Beschreibung der beiden Schiffe, die neunte und zehnte Wiederholung des 1895 von Ansaldo geschaffenen Garibaldi-Typs ist in der „Marine-Rundschau" für 1903, S. 603, gegeben. Es ist nur hinzuzufügen, daß die im übrigen ganz gleich gebauten Schiffe einen kleinen Unterschied in der schweren Armierung zeigen. Während „Nyssin" („Moreno") vier 20,3 Geschütze in zwei Türmen vorn und hinten führt, ist der vordere Turm von „Kasuga" (Rivadavia) nur

mit einem 25,4 cm Geschütz armiert. Bei den Probefahrten erreichten sie nach Le Yacht 20,59 bezw. 20,2 Seemeilen Geschwindigkeit. Nachdem die letzten Arbeiten an den Schiffen beschleunigt fertiggestellt worden waren, haben diese am 9. Januar mit einer aus Engländern und Italienern bestehenden Zivilbesatzung Genua verlassen und am 19. Januar auf der Ausreise Perim passiert.

Was das neue Flottengesetz anbelangt, durch welches für die nächsten 11 Jahre der Betrag von 241½ Millionen Mark zur Verfügung gestellt war, so scheint die Regierung geneigt, die sich aus der augenblicklichen politischen Lage ergebende günstige Stimmung der Volksvertretung für eine Beschleunigung in der Durchführung auszunutzen. Mehrere aktive Admirale, darunter Vizeadmirale Hidaka und Schibayama, sollen eine Denkschrift über den beschleunigten Ausbau sowie eine weitere Vergrößerung der Flotte eingereicht haben, und die Regierung wird jetzt dem Parlament zunächst die Forderung zugehen lassen, das obenerwähnte Gesetz in erheblich kürzerer Frist, man spricht von fünf Jahren, zur Durchführung zu bringen.

Für das erste der nach diesem Gesetz zu bauenden drei Linienschiffe von 16 500 Tonnen sind von englischen Werften folgende Offerten abgegeben worden:

Vickers	17 974 500 Mark,	ausschließlich Armierung.
Armstrong	18 054 000 „	
Fairfield	19 482 000 „	
Brown	19 767 600 „	
Thames Iron Works . .	20 371 440 „	
Laird Bros.	22 909 200 „	

Gleichzeitig mit diesen Kostenanschlägen sind dem Marineministerium auch Anerbietungen auf größere Schiffe gemacht, die verhältnismäßig vorteilhaft waren. Dies soll den Minister bewogen haben, neue Angebote für Schiffe von 17 000 bis 18 000 Tonnen einzufordern. Die von Armstrong und Vickers eingereichten Armierungspläne sind ebenfalls behufs Neuaufstellung für die größeren Schiffe zurückgegeben. Die Hauptarmierung dieses größeren Typs soll bestehen aus vier 30,5 cm-Geschützen in 2 Türmen vorn und hinten, acht 24,5 cm-Geschützen, je 2 in Türmen an den vier Ecken der Kasematte, zehn 15 cm-Geschützen, davon sechs in einer Kasematte. Die Aufstellung der Geschütze ist also ähnlich der des Vereinigten Staaten Linienschiffes „Connecticut“.

Nach einer, dem „Glasgow Herald“ entstammenden Nachricht hat dagegen die Marineverwaltung die Offerten von Vickers wie von Armstrong angenommen und jeder der beiden Werften den Bau eines Schiffes von 16 500 Tonnen übertragen. Die Lieferzeit, angeblich 18 Monate, dürfte jedoch wohl etwas zu kurz bemessen sein.

Für einige ältere Schiffe der Flotte, wie das im Jahre 1897 gesunkene, später wieder gehobene alte Panzer-Kasemattschiff „Fuso“ (erbaut 1877), ferner für die zuletzt als Schulschiffe verwendeten alten Panzer „Hiyei“ und „Kongo“, sowie für die aus dem Anfang der 80er Jahre herrührenden, zum Teil noch hölzernen Kreuzer „Kaimon“, „Tenriu“ und „Tsukuschi“ sind Ersatzbauten geplant, welche innerhalb der nächsten fünf Jahre auf einheimischen Werften ausgeführt werden sollen. Der Typ der Ersatzbauten steht jedoch noch nicht fest.



Dänemark. Aus der von dem Königlichen Statistischen Bureau herausgegebenen Statistik über die dänische Handelsflotte und Schiffahrt sind folgende Angaben von allgemeinem Interesse:

Der Bestand der unter dänischer Flagge fahrenden Schiffe von mehr als 4 Registertonnen war:

Jahr	Segelschiffe: Zahl	Segelschiffe: Tonnengehalt	Segelschiffe: Mittlerer Tonnengehalt	Dampfer: Zahl	Dampfer: Tonnengehalt	Dampfer: Mittlerer Tonnengehalt	Gesamt: Zahl	Gesamt: Tonnengehalt
1870	2719	168 193	62	89	10 453	117	2808	178 646
1889	2938	177 438	60	305	94 255	309	3243	271 693
1895	3010	178 906	59	401	144 059	359	3411	322 965
1900	3017	156 900	49	483	247 352	512	3500	394 253
1902	3087	143 837	47	502	270 442	539	3539	414 279

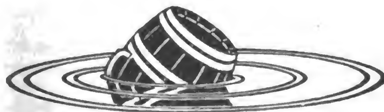
Die Schiffe verteilten sich im Jahre 1902 folgenderweise auf die verschiedenen Landesteile:

	Prozente nach Anzahl	Prozente nach Tonnengehalt
Kopenhagen	16,0 Prozent,	58,8 Prozent,
Seelandsche Inselgruppe . .	16,3 "	4,7 "
Bornholmsche Inselgruppe .	5,0 "	1,9 "
Laaland-Falstersche Inselgruppe	5,1 "	0,8 "
Fünensche Inselgruppe . . .	26,5 "	16,5 "
Ostküste von Jütland . . .	16,9 "	4,9 "
Westküste von Jütland . .	5,3 "	10,4 "
Limfjord	8,9 "	2,3 "

Der ein- und auslaufende Schiffsverkehr aller dänischen Häfen mit dem Auslande verteilte sich im Jahre 1902, wie folgt, auf die einzelnen Hauptländer:

	Tonnengehalt der Ladung		Tonnengehalt der Ladung
Großbritannien und Irland	1 594 432	Norwegen	90 624
Schweden	706 863	Frankreich	53 541
Deutschland	575 025	Holland	35 384
Rußland	429 040	Island	32 834
Vereinigte Staaten von Nordamerika	313 440	Belgien	31 886

Der Gesamtbetrag war 3 974 078 Tonnen an Schiffsladungen.



Verschiedenes.

Stapelläufe der Kriegsmarinen im Jahre 1903.
(Ausschließlich Torpedofahrzeuge und Boote.)

Großbritannien.

Linienschiffe: „King Edward VII.", 23. Juli, zu Devonport; „Commonwealth", 13. März, bei der Fairfield Shipbuilding Comp. zu Gowan bei Glasgow; „Dominion", 25. August, bei Vickers Sons & Maxim zu Barrow-in-Furneß — je 16 760 Tonnen Deplacement; — „Hindustan", 19. Dezember, bei Brown & Co. zu Clydebank, 16 600 Tonnen, begonnen 29. Oktober 1902.

Panzerkreuzer: „Suffolk", 15. Januar, zu Clydebank, 9950 Tonnen; „Hampshire", 24. September, bei Armstrong zu Elswick; „Carnarvon", 7. Oktober, bei Beadmore & Co.; „Antrim", 8. Oktober, bei Brown & Co. zu Clydebank — je 11 000 Tonnen.

Kleine Kreuzer und Kanonenboote: „Clio", 14. März, zu Sheerneß; „Cadmus", 29. April, zu Sheerneß; „Topaze", 23. Juli, bei Laird zu Birkenhead; „Amethyst", mit Turbinenmaschinen, Anfang November, bei Armstrong zu Elswick — je 3000 Tonnen Deplacement.

Sonstige Schiffe und Fahrzeuge: Yacht „Enchantreß", 7. November, bei Harland & Wolff zu Belfast, 3600 Tonnen.

Zusammen dreizehn Schiffe und Fahrzeuge von 125 430 Tonnen Deplacement. Dazu kommen die beiden von Chile gekauften Linienschiffe „Constitution" und „Libertad", umbenannt in „Swiftsure" und „Triumph"; ergibt fünfzehn Schiffe und Fahrzeuge von 150 430 Tonnen gegen neun Schiffe von 92 170 Tonnen im Jahre 1902 und neunzehn von 206 030 Tonnen im Jahre 1901.

Deutsches Reich.

Linienschiffe: „Elsaß", 26. Mai, bei F. Schichau zu Danzig; „Hessen", 18. August, bei der Germaniawerft zu Gaarden bei Kiel; „Preußen", 31. Oktober, beim Vulcan zu Bredow bei Stettin — je 13 200 Tonnen Deplacement. — Zusammen drei Linienschiffe von 39 600 Tonnen.

Große Kreuzer (Panzerkreuzer): „Roon" (Ersatz „Kaiser"), 27. Juni, während der Kieler Woche, auf der Kaiserlichen Werft Kiel, 9500 Tonnen.

Kleine Kreuzer: „Bremen", 9. Juli, bei der Aktiengesellschaft Weser zu Geestemünde; „Hamburg", 25. Juli, beim Vulcan zu Bredow bei Stettin; „Berlin" (Ersatz „Zieten"), 22. September, auf der Kaiserlichen Werft Danzig — je 3000 Tonnen.

Kanonenboot „Eber", 6. Juni, beim Vulcan zu Bredow, 977 Tonnen.

Sonstige Fahrzeuge: Flußkanonenboote für China „Tsingtau" und „Vaterland", bei F. Schichau zu Elbing.

Zusammen abgelaufen 1903 zehn Schiffe von 59 477 Tonnen Deplacement, die höchste Leistung seit dem Bestehen der preußisch-deutschen Marine, gegen fünf Schiffe von 30 395 Tonnen im Jahre 1902, sechs Schiffe von 57 150 Tonnen im Jahre 1901. Am nächsten kommt dem Jahr 1903 das Jahr 1901, dann folgen 1897 mit sechs Schiffen von 44 010 Tonnen, 1900 mit sieben Schiffen von 42 540 Tonnen, 1891 mit fünf Schiffen von 36 930 Tonnen und 1892 mit neun Schiffen von 34 250 Tonnen. — Während der Regierung Seiner Majestät Kaiser Wilhelms II. sind (außer Torpedofahrzeugen und Booten) für die Marine des Deutschen Reiches auf deutschen Werften abgelaufen: siebzig Schiffe von 384 538 Tonnen Deplacement.

Italien.

Kein Stapellauf.

Im Jahre 1902 ein Schiff von 7740 Tonnen, im Jahre 1901 zwei Schiffe von 20 032 Tonnen Deplacement.

Rußland (Ostsee und Schwarzes Meer).

Linienschiff „Sslawa“, 28. August, Baltische Werft, 13 730 Tonnen.

Große Kreuzer: „Oleg“, 14. Mai, auf der Baltischen Werft, 6400 Tonnen; „Kagul“ (Schwarze Meer-Flotte), 2. Juni, zu Nikolajew, 6800 Tonnen.

Kleine Kreuzer: „Almas“, 16. Juni, auf der Neuen Admiralitätswerft zu St. Petersburg, 3300 Tonnen; — „Schemtschug“, 27. August, auf der St. Petersburger Newskiwerft; „Izumrud“, 22. Oktober, auf der St. Petersburger Newskiwerft — je 3000 Tonnen, nach Plänen des von F. Schichau zu Danzig gebauten „Nowik“.

Zusammen sechs Schiffe von 36 200 Tonnen Deplacement, gegen fünf Schiffe von 53 360 Tonnen im Jahre 1902, fünf Schiffe von 49 642 Tonnen im Jahre 1901.

Frankreich.

Linienschiff „Patrie“, 17. Dezember, bei den Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne bei Toulon, 15 000 Tonnen.

Panzerkreuzer „Jules Ferry“, 23. August, beim Cherbourg-Arsenal, 12 550 Tonnen.

Zusammen zwei Schiffe von 27 550 Tonnen Deplacement, gegen vier Schiffe von 42 580 Tonnen im Jahre 1902 und fünf Schiffe von 41 404 Tonnen im Jahre 1901.

Portugal.

Kanonenboot „Patria“, Ende Juni, zu Lissabon.

Österreich-Ungarn.

Linienschiff „Erzherzog Carl“, 4. Oktober, zu Triest, 10 600 Tonnen.

Panzerkreuzer „St. Georg“, 8. Dezember, zu Pola, 7400 Tonnen.

Zusammen zwei Schiffe von 18 000 Tonnen Deplacement.

Dänemark.

Küstenpanzer „Olfert Fischer“, 9. Mai, Königl. Werft Kopenhagen, 3500 Tonnen.

Schweden.

Küstenpanzer „Manligheten“, 1. Dezember, Kokumwerft zu Malmö, 3650 Tonnen.

Türkei.

Kleine Kreuzer: „Medjidieh“, 25. Juli, bei Cramp & Sons zu Philadelphia; „Abdul Hamid“, 25. September, bei Armstrong zu Elswick — 3250 und 3830 Tonnen; Staatspinasse „Senghudlu“, 25. September, bei Armstrong.

Zusammen drei Schiffe von 7080 Tonnen Deplacement.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Panzerkreuzer: „West Virginia“, 18. April, zu Newport News; „Colorado“, 25. April, bei Cramp & Sons zu Philadelphia; „Pennsylvania“, 22. August bei Cramp & Sons; „Maryland“, 19. September, zu Newport News — je 14 020 Tonnen.

Kleine Kreuzer: „Tacoma“, 2. Juni, bei den Union Iron Works zu San Francisco; „Chattanooga“, 7. März, bei der United States Shipbuilding Comp. zu Elizabethport; „Galveston“, 23. Juli, bei Trigg & Co. zu Richmond — je 3250 Tonnen.

Zusammen sieben Schiffe von 65 830 Tonnen Deplacement, gegen sechs Schiffe von 16 500 Tonnen im Jahre 1902, fünf Schiffe von 43 475 Tonnen im Jahre 1901.

Anmerkung: „California“ und „South Dacota“ sind dem Ablaufe nahe — je 14 020 Tonnen; — Linienschiff „Virginia“ sollte im Dezember ablaufen, war am 1. November erst 47 Prozent gefördert.

Chile.

Linienschiffe: „Constitution“, 13. Januar, bei Armstrong zu Elswick; „Libertad“, 15. Januar, bei Vickers Sons & Maxim zu Barrow-in-Furneß — je 12 500 Tonnen, an England verkauft.

Argentinien.

Panzerkreuzer „Mariano Moreno“, 9. Februar, bei Ansaldo, Sestriponente bei Genua, 8000 Tonnen. — Wurde mit dem auf derselben Werft am 22. Oktober 1902 abgelaufenen Schwesterschiff „Bernardino Rivadavia“ zum Verkauf gestellt und Ende Dezember von Japan erworben. Die Schiffe heißen jetzt „Nishin“ („Goldene Sonne“) und „Kassuga“.

Japan.

Kleiner Kreuzer „Otawa“, 2900 Tonnen, zu Yokosuka, 6. November; auf Stapel gelegt November 1902.

Kanonenboot „Uji“, 14. März, im Arsenal zu Kure, 620 Tonnen.

Ein Flußkanonenboot vom Typ „Woodlark“ (englisch), im Juni, bei Thornycroft zu Chiswick, etwa 150 Tonnen.

Zusammen drei Schiffe und Fahrzeuge von 3670 Tonnen Deplacement. Dazu kommt der von Argentinien gekaufte Panzerkreuzer (umbenannt in „Nishin“) von 8000 Tonnen, ergibt vier Schiffe von 11 670 Tonnen, gegen zwei Schiffe von 6840 Tonnen („Niitaka“ und „Tsushima“) im Jahre 1902.

Zusammenstellung der Stapelläufe der Kriegsschiffe der verschiedenen Flaggen im Jahre 1903.

Großbritannien	15	Schiffe	von	150 430	Tonnen	Deplacement,
Deutsches Reich	10	„	„	59 477	„	„
Rußland	6	„	„	36 200	„	„
Frankreich	2	„	„	27 550	„	„
Italien	0	„	„	—	„	„
Türkei.	3	„	„	7 080	„	„
Schweden	1	Schiff	„	3 650	„	„
Dänemark	1	„	„	3 560	„	„
Portugal	1	„	„	?	„	„
Vereinigte Staaten . . .	7	Schiffe	„	65 830	„	„
Japan	4	„	„	11 670	„	„

In dem Jahrzehnt 1894 bis 1903 sind von Linienschiffen und großen Kreuzern für die einzelnen Staaten zum Ablauf gekommen:

	Linienschiffe		Tonnen	Kreuzer		Tonnen				Tonnen
Großbritannien .	35	von	509 000,	50	von	485 000,	Total:	85	von	994 000,
Frankreich . . .	10	„	121 900,	19	„	164 920,	„	29	„	286 820,
Rußland . . .	16	„	198 090,	12	„	82 320,	„	28	„	279 400,
Deutsches Reich .	14	„	167 950,	10	„	76 040,	„	24	„	243 990,
Verein. Staaten .	9	„	107 720,	5	„	65 440,	„	14	„	173 160,
Japan	6	„	86 240,	8	„	74 900,	„	14	„	161 140,
Italien	5	„	46 360,	5	„	35 340,	„	10	„	81 700,
Österreich-Ungarn	8	„	62 850,	2	„	13 640,	„	10	„	76 490.

Eißenhardt.



Die Flottenausgaben der Hauptseemächte im Verhältnis zum Seehandelsverkehr für das Jahr 1902.

Bemerkungen:

1. Die Angaben entstammen einer von der statistischen Abteilung des englischen Board of Trade veröffentlichten Zusammenstellung.
2. Wo Angaben für 1902 nicht vorhanden waren, haben die Zahlen des letzten bekannten Jahres Aufnahme gefunden.
3. Die Zahlen für die Flottenausgaben sind zumeist aus den Etatsvoranschlägen entnommen.

Land	Ausgaben für die seegehende Flotte Mark	Staatseinnahmen Mark	Tonnengehalt der Handelsmarine Tonnen[4])	Schiffsverkehr im Außenhandel Tonnen[5])	Schiffsverkehr im Küstenhandel Tonnen[5])	Wert der Einfuhr von See aus einschl. Kontanten Mark	Wert der Ausfuhr nach See einschl. Kontanten Mark	Bemerkungen
Großbritannien . .	713 888 902[2])	3 091 654 639[3])	10 054 770	50 252 602	57 070 000	11 419 606 228	7 657 425 294	[1]) Für das Jahr bis Juni 1903.
Vereinigte Staaten[1])	330 559 886	2 908 187 200	882 555	24 242 104[6])	—	3 810 454 800	5 733 032 400	[2]) Einschließlich der Aufwendungen für die Kolonien, welche nur vereinzelt Gegenleistungen bieten.
Frankreich	253 109 430	2 996 698 800	1 217 614	19 603 507	7 088 902	3 516 246 000	3 061 754 400	[3]) Für das Jahr bis 31. März 1903.
Rußland	213 106 397	4 603 974 000	664 208 (1901)	9 715 000	18 675 000 (1901)	596 700 000	1 010 738 400	[4]) Die Ziffern für den Tonnengehalt sind Nettotonnen, bis auf die Vereinigten Staaten, f. welche Bruttotonnen angegeben sind.
Deutschland	204 592 885[3])	1 882 736 400[3])	2 093 033 (1901)	14 734 355 (1901)	4 398 687 (1901)	6 215 349 600	5 233 416 000	
Italien	98 736 000	1 536 915 600[3])	999 918	23 371 558	11 034 175	1 500 216 000	1 232 466 000	[5]) Die Ziffern f. den Schiffsverkehr sind Nettotonnen.
Japan	59 148 066[3])	584 174 400[3])	917 879 (1901)	4 008 567 (1899)	4 594 860 (1899)	658 614 000	584 990 400	[6]) Der Schiffsverkehr der Vereinigten Staaten begreift den Verkehr auf den großen Seen zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten nicht ein.
Österreich-Ungarn .	39 687 180	2 588 984 400 (1901)	304 330 (1901)	3 369 764 (1901)	11 918 842 (1901)	271 932 000	271 626 000	

Übersicht über die am 1. Januar 1904 im Bau befindlichen und 1903 aufgelegten Kriegsschiffe aller Flaggen.

(Ausschließlich Torpedofahrzeuge und Boote.)

Deutsches Reich.

Linienschiffe: „M", bei F. Schichau zu Danzig; „N", auf der Germaniawerft zu Gaarden bei Kiel — je 13 200 Tonnen, begonnen 1903. — Zusammen zwei Linienschiffe von 26 400 Tonnen Deplacement.

Große Kreuzer: Ersatz „Deutschland", bei Blohm & Voß zu Hamburg, 9500 Tonnen, Auftrag von März 1903.

Kleine Kreuzer: „M", bei der Aktiengesellschaft Weser zu Geestemünde, 3000 Tonnen; Ersatz „Merkur", bei der Aktiengesellschaft Vulcan zu Bredow bei Stettin, 3000 Tonnen, Turbinenmaschinen. — Zusammen zwei kleine Kreuzer von 6000 Tonnen.

Im Bau befinden sich sechs Schiffe und Fahrzeuge von 31 900 Tonnen, alle im Laufe des Jahres 1903 in Bau genommen. Vom Jahre 1902 steht nichts mehr auf den Werften. Außerdem baut F. Schichau zu Elbing eine Torpedobootsdivision und ein Flußkanonenboot (Typ „Tsingtau") für China von 168 Tonnen Deplacement.

Großbritannien.

Linienschiffe: „New Zealand", beim Portsmouth-Arsenal; „Britannia" zu Portsmouth; „Hibernia", beim Devonport-Arsenal; „Africa", beim Chatham-Arsenal — alle vier vom Typ „King Edward VII.", je 16 610 Tonnen. — Zusammen vier Linienschiffe von 66 440 Tonnen Deplacement. „New Zealand" auf Stapel gelegt 1902, die anderen drei im November 1903.

Große Kreuzer: „Duke of Edinburgh", beim Pembroke-Arsenal; „Black Prince", bei W. G. Armstrong zu Elswick; „Warrior", zu Pembroke; „Achilles", bei W. G. Armstrong; „Cochrane", bei der Fairfield Shipbuilding Comp. zu Gowan bei Glasgow; „Natal", bei Vickers Sons & Maxim zu Barrow-in-Furneß — je 13 760 Tonnen. — „Duke of Edinburgh" begonnen Ende 1902, die anderen vier bewilligt im Frühjahr, begonnen Ende 1903. — Zusammen sechs große Kreuzer von 82 560 Tonnen Deplacement.

Kleine Kreuzer: „Diamond", bei Palmers & Co. zu Yarrow; „Sapphire", bei Laird Brothers zu Birkenhead — je 3050 Tonnen. — Zusammen zwei kleine Kreuzer von 6100 Tonnen Deplacement. Bauprogramm 1902/03.

Scouts: „Forward", bei Armstrong zu Elswick, 2545 Tonnen, Maschinen von 16 000 Pferdestärken; „Sentinel", bei Laird Brothers zu Birkenhead, 2900 Tonnen, 17 000 Pferdestärken; „Aventure", bei der Fairfield Shipbuilding Comp. zu Gowan, 2750 Tonnen, 16 000 Pferdestärken; „Pathfinder", bei Vickers Sons & Maxim zu Barrow, 2160 Tonnen, 16 000 Pferdestärken — Ende 1902 begonnen. — „Attentive", bei Armstrong, Witworth & Co. zu Newcastle; „Foresight", bei der Fairfield Shipbuilding Comp. zu Gowan; „Patrol", bei Laird Brothers zu Birkenhead; „Skirmisher", bei Vickers Sons & Maxim zu Barrow-in-Furneß — Ende 1903 in Bau gegeben, Bauprogramm 1903/04. — Zusammen acht Scouts von rund 22 000 Tonnen Deplacement.

Zusammen im Bau zwanzig Schiffe von 177 306 Tonnen Deplacement. Davon 1903 aufgelegt: drei Linienschiffe, vier große Kreuzer und vier Scouts von zusammen 130 630 Tonnen.

Frankreich.

Linienschiffe: „Démocratie", beim Brest-Arsenal; „Verité", zu Bordeaux; „Liberté", zu Saint Nazaire; „Justice", bei den Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne bei Toulon — je 14 870 Tonnen. — Zusammen vier Linienschiffe von 59 480 Tonnen Deplacement.

Große Kreuzer: „Victor Hugo", zu Lorient, 12 550 Tonnen; „Ernest Renan", zu Saint Nazaire, 13 562 Tonnen; „Jules Michelet", zu Lorient, 13 562 Tonnen. —

„Victor Hugo“ ist Anfang 1903 aufgelegt worden und soll Frühjahr 1904 vom Stapel laufen. Auf seinen Helling kommt dann „Jules Michelet“, dessen ursprüngliche Pläne ebenso wie die des „Ernest Renan“ geändert wurden. — „Schiffbau“ vom 23. 11. 03 meldete: „Der Minister Pelletan hat den Panzerkreuzer »Ernest Renan« an die Werft von Penhoët, Saint Nazaire, in Auftrag gegeben.“ Das Schiff sollte früher in Brest gebaut werden. — Zusammen sind im Bau demnach zwei große Kreuzer von 26 112 Tonnen Deplacement.

In Bau 1903 wurden gegeben sechs Schiffe von 85 592 Tonnen Deplacement.

Rußland. a. **Ostsee.**

Linienschiffe: „Imperator Pawel Perni“, bei der Neuen Admiralitätswerft zu St. Petersburg; „Andrei Perwoswanni“, Galeereninsel bei St. Petersburg — je 16 630 Tonnen Deplacement, Herbst 1903 in Bau gegeben. — Zusammen zwei Linienschiffe von 33 260 Tonnen; beide 1903 begonnen.

Sonstige Schiffe: Transportschiff „Wolga“, bei der Baltischen Werft, aufgelegt am 16. Juni 1903; soll auch als Torpedo-Depotschiff nnd zum Transport von Torpedobooten eingerichtet werden. — Hochsee-Kanonenboot „Chiwinetz“, Neue Admiralitätswerft zu St. Petersburg, 1316 Tonnen, als Stationsschiff im Persischen Meerbusen in Aussicht genommen. — Cisternendampfer mit Turbinenmaschinen für Port Arthur: „Vodolei I“ und „Vodolei II“, bei der Sandwiker Werft zu Helsingfors bestellt.

Zusammen in Ostsee in Bau: sechs Schiffe von etwa 40 000 Tonnen Deplacement.

b. **Schwarzes Meer.**

Linienschiffe: „Johann Sslatust“, am 14. November 1903 Kielweihe auf der Lazareffskiwerft zu Ssewastopol; „Jewstafi“, auf der Werft zu Nikolajeff — je 12 700 Tonnen Deplacement.

Zwei große Kreuzer von je 7000 Tonnen Deplacement wurden nach Stapellauf des „Kagul“ — 2. Juni 1903 —, desselben Typs, in Bau genommen.

Zusammen im Schwarzen Meer: vier Schiffe von 39 400 Tonnen Deplacement.

Rußland in Ostsee und Schwarzem Meer im Bau: zehn Schiffe von rund 79 400 Tonnen Deplacement; alle 1903 begonnen.

Italien.

Linienschiffe: „Vittorio Emanuele“, ferner „Regina Elena“, begonnen 1902, 12630 Tonnen; „Roma“, zu Spezzia aufgelegt am 20. September 1903; „Napoli“, aufgelegt am 21. Oktober 1903 zu Castellamare. Drei weitere Linienschiffe sind zwar benannt, aber noch nicht begonnen: „Duca d'Aosta“, „Duca di Genova“ und „Duca degli Abruzzi“, alle vom Typ „Vittorio Emanuele“ (abgelaufen 20. September 1903).

Im Bau drei Linienschiffe von zusammen 37 890 Tonnen Deplacement.

Österreich-Ungarn.

Linienschiffe: Ersatz „Drache“ und „C“, je 10 600 Tonnen Deplacement. — Ersatz „Drache“ begonnen 1902, „C“ 1903.

Sonstige Schiffe und Fahrzeuge: Flußkanonenboote „M“ und „N“, für die Donau, je 440 Tonnen, begonnen 1903.

Im Bau vier Schiffe und Fahrzeuge von zusammen 22 080 Tonnen Deplacement, davon begonnen 1903 drei von zusammen 11 480 Tonnen.

Japan.

Japan hat 1903 kein Schiff in Angriff genommen oder in Bau gegeben. Gegen Ende des Jahres sind Bestellungen gemacht, doch beginnt das neu aufgestellte Bauprogramm, durch 11 Jahre reichend, erst mit dem Jahre 1904 und umfaßt die Herstellung von drei Linienschiffen, drei Panzerkreuzern und zwei 5000 Tonnen-Kreuzern.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Linienschiffe: „Virginia“, zu Newport News; „Rhode Island“, bei der Fore River Engine Comp.; „Nebrasca“, bei Marham Brothers in Seattle; „New Jersey“, bei der Fore River Comp.; „Georgia“, bei den Bath Iron Works. Die beiden ersten von je 15 200 Tonnen Deplacement, die anderen drei je rund 300 Tonnen größer; alle begonnen 1902. — „Louisiana“, zu Newport News; „Connecticut“ — je 16 300 Tonnen Deplacement, begonnen 1903; am 1. Februar 1903 1 Prozent gebaut, am 1. November 28 und 21 Prozent fertig. — „Vermont“, bei der New York Shipbuilding Comp.; „Kansas“, bei der Fore River Comp.; „Minnesota“, bei der Newport News Comp., — Ende 1903 begonnen, je 16 000 Tonnen Deplacement, 42 Monate Bauzeit. — Zwei 13 000 Tonnen große Linienschiffe: „Mississippi“ und „Idaho“, sind bewilligt, waren jedoch im November noch nicht in Angriff genommen. — Zusammen (einschl. „Mississippi“ und „Idaho“) zwölf Linienschiffe von 184 610 Tonnen Deplacement. Davon im Bau zehn von 158 610 Tonnen. Im Jahre 1903 begonnen drei von 48 900 Tonnen.

Große Kreuzer (Panzerkreuzer): „California“, bei den Union Iron Works; „South Dacota“, bei den Union Iron Works — je 14 020 Tonnen Deplacement, begonnen Anfang 1902. — „St. Louis“; „Milwaukee“; „Charleston“ — je 9850 Tonnen, begonnen 1902/03. — „Washington“; „Tennessee“ — je 14 700 Tonnen, begonnen im Sommer 1903.

Kleine Kreuzer und Kanonenboote: „Paducah“; „Dubuque“ — je 1185 Tonnen Deplacement, begonnen 1903. — „Cumberland“; „Intrepid“ — je 1800 Tonnen, im November 1903 noch nicht aufgelegt. — „Romblon“; „Maria Duque“; „Bobol“; „Cebu“; „Jolo“ — Kanonenboote, je 350 Tonnen, bei der Uraga Dock-Gesellschaft in Japan. — Nach „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ (X., 1903) haben die ersten drei gelieferten Kanonenboote sehr wenig befriedigt; sie laufen zu wenig, steuern schlecht, und der Kontrakt zur Lieferung der anderen drei ist gelöst worden.

Eißenhardt.



Literatur.

Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschaft. Von Konrad Haebler. — Verlag von C. L. Hirschfeld, Leipzig. — Preis 9,60 Mark.

Scheinbar zeitgemäß, da Venezuela dem Mittelpunkt des öffentlichen Interesses noch keineswegs entrückt ist, erscheint das vorstehend genannte Buch, das doch keineswegs als ein Erzeugnis der Tagesliteratur zu bewerten ist. In älteren, selbst größeren „Weltgeschichten" kaum erwähnt, im Geschichtsunterricht der modernen Schule eben gestreift, sind die Kolonisationsbestrebungen der Welser von Augsburg und ihre sonstigen überseeischen Unternehmungen keineswegs so beachtet, wie es — man könnte sagen im aktuellen politischen Interesse — erwünscht wäre. Wenn diese Unternehmungen nur von Augenblickserfolgen begleitet waren und keinerlei nachhaltige Spuren hinterlassen haben, so erklärt sich dies freilich zum wesentlichsten Teile aus der allgemeinen Lage der Zeit und aus Fehlerquellen in der Art des Auftretens dieser deutschen Kaufherren, abgesehen davon aber darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß die Welser drüben dem Übelwollen fremder Machthaber wehrlos preisgegeben waren, und daß in Deutschland auch nicht eine Spur von politischem Rückhalt vorhanden war, der in der Lage oder willens gewesen wäre, diese Unternehmungen zu den seinen zu machen und sie mit seiner Flagge zu decken.

Haeblers hauptsächlichste Quellen bilden Prozeßakten; auch das ist charakteristisch genug für die geschilderte Zeit, wo habsüchtige Kläger und käufliche Richter niemals fehlten, wenn es galt, den Pionieren europäischer Betriebsamkeit die allzusauer erworbenen Früchte ihres Strebens wieder abspenstig zu machen.

Haeblers Buch ist nicht für das große Publikum berechnet, es ist ein wissenschaftliches Quellenwerk, dessen Studium Fleiß und Ausdauer erfordert. Wenn aber der Geschichtsunterricht in unseren Schulen in hoffentlich nicht allzuferner Zeit von der Verherrlichung längst entschwundener Epochen sich abwendet und die Jugend den großen wirtschaftlichen Zusammenhang der Dinge und damit die Influence of seapower zu lehren beginnt, dann wird auch Haeblers Buch einen wertvollen Baustein bilden, und sein Verfasser in dieser Verwertung seines Stoffes den Lohn seiner jahrelangen Mühe und Arbeit finden.

Sven v. Hedin: **Im Herzen von Asien.** — Verlag von A. Brockhaus, Leipzig. — Preis 20 Mark.

Der durch seine früheren Entdeckungsreisen nach dem Inneren Asiens berühmt gewordene und namentlich um die Erforschung Turkestans und Tibets hochverdiente Geograph Sven v. Hedin macht uns durch sein unter dem obigen Titel soeben erschienenes zweibändiges Werk mit den Ergebnissen seiner letzten, von 1899 bis 1902 ausgeführten Forschungsreise in das Innere des großen Kontinents bekannt. Wie der Verfasser gleich im Vorwort betont, soll das Werk nicht eigentlich ein wissenschaftliches sein, es sind Tagebuchblätter, welche aber dem Leser ein um so lebendigeres Bild von Land und Leuten, dem Leben und Treiben in jenen einsamen, unbekannten Wüsten und Gebirgsgegenden vor Augen führen, als er durch diese Darstellungsform sich ganz in das tägliche Leben der kleinen Forschungskarawane vertieft und so gewissermaßen unter der sachkundigen Führung des Verfassers die Reise mitzumachen glaubt. Freilich hat diese Art der Darstellung auch eine Kehrseite; sie wirkt durch ihre Breite leicht ermüdend. Dem vorliegenden Werke kann dieser Vorwurf nicht gemacht werden. Die schlichte, aber doch poetische und humorvolle Art des Verfassers, seine Eindrücke wiederzugeben, eine feine Beobachtungs- und Kombinationsgabe machen seine Erzählungen reizvoll auch da, wo es sich nur um die Schilderung von Alltäglichkeiten des Lebens handelt.

Sven v. Hedin schildert uns in seinem Werke die Erlebnisse einer über 10 000 km weiten, dreijährigen Wanderung durch die Gebiete Ostturkestans, die Wüste Takla Makan, das Lopnorgebiet und durch Tibet, welch letzteres er von Norden nach Süden und von Osten nach Westen durchstreift hat, um schließlich, über den Himalaya in das nördliche Indien eindringend, hier seine Forschungsreise zu beschließen. Während der erste Teil der Reise den Jarkand-Darja hinab bis in das Lopland in höchst einfacher und verhältnismäßig bequemer Weise auf einer den Fluß hinabtreibenden Fähre ausgeführt wurde, brachten die Durchquerung der Lopwüste, namentlich aber die Märsche über die teils über 5000 m hohen Nordgebirge Tibets all die Strapazen und Fährnisse einer teilweise im asiatischen Winter ausgeführten Wüsten- und Hochgebirgsreise.

An wissenschaftlicher Ausbeute ist die Expedition nicht arm gewesen. Die Stromgebiete der beiden großen, in Wüstensänden mündenden Flüsse Jarkand- und Tschertschen-Darja wurden in allen Einzelheiten geographisch festgelegt und die Tiefen- und Strömungsverhältnisse bestimmt. Von größerem Interesse sind jedoch die Ruinenfunde, welche Sven v. Hedin in der Lopwüste an der Stelle gemacht hat, an welcher er das alte Becken des Lopnor vermutet. Die Funde liefern in der Tat den besten Beweis für die Richtigkeit der Vermutung, daß hier vor 1500 Jahren ein großer See gelegen haben muß, an dessen fruchtbaren Ufern menschliche Ansiedlungen zu gedeihen vermochten. Die in den Ruinen gemachte Ausbeute in ethnographischer Beziehung ist außerordentlich wertvoll und läßt den Schluß zu, daß die letzten Menschen, die in dieser einst fruchtbaren, jetzt ganz wasserlosen, wüsten Gegend gelebt haben, Chinesen gewesen sein und aus dem dritten Jahrhundert n. Chr. stammen müssen.

Sehr fesselnd und spannend ist die Schilderung der Gebirgsreise in das Innere Tibets und des Versuchs, nach der heiligen Stadt Lhassa, der Residenz des Dalai Lama, vorzudringen, die Europäer bisher kaum betreten haben. Als mongolischer Pilger verkleidet, machte Sven v. Hedin mit noch zwei Gefährten den Versuch, unter Zurücklassung seiner Karawane auf abseits liegenden Pfaden sich der heiligen Stadt von Norden her zu nähern. Zwei Tagemärsche von seinem Ziele entfernt, wurde er jedoch von einem ganzen Heer von Tibeter Truppen aufgehalten und gezwungen, unter Bewachung zu seiner Karawane wieder zurückzukehren. Die heilige Stadt blieb auch diesem kühnen und mit den Landessitten und der mongolischen Sprache so vertrauten Forscher verschlossen. Sven v. Hedins Forschungen und Erlebnisse in Tibet haben gerade jetzt, wo England und Rußland miteinander wetteifern, das geheimnisvolle Hochplateau ihren Macht- und Einflußsphären einzuverleiben, ein besonderes Interesse.

Es soll schließlich nicht unerwähnt bleiben, daß das Werk reich an ausgezeichneten Bildern und Karten ist, die wesentlich dazu beitragen, das Verständnis und Interesse des Lesers zu vertiefen.

Kalender für Seemaschinisten 1904. Von E. Ludwig und E. Lindner. Mit einem Anhang über Seewesen von Prof. P. Vogel. — Herausgegeben von Dr. C. Bauer, Oberingenieur der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulkan". — Druck und Verlag von R. Oldenburg, München, Berlin. — Preis 6 Mark.

Unter obigem Titel ist soeben ein technischer Kalender erschienen, welcher nicht allein von den Maschinisten der Handelsmarine, sondern auch von denen der Kriegsmarine als ein lange entbehrtes wervolles Hilfsmittel mit Freuden begrüßt werden wird. Der Inhalt des Kalenders zerfällt in 11 Teile mit 273 in den Text gedruckten Figuren, zwei Landkarten und einer Flaggentafel. Die einzelnen Teile bringen neben den hauptsächlichsten, in jedem technischen Handbuch zu findenden Formeln und Tabellen, Angaben über Konstruktion, Berechnung und Behandlung der Haupt- und Hilfsmaschinen sowie der verschiedenen Kesselarten und deren Armaturen. Die Vorschriften betreffend die Anlegung, Beaufsichtigung und Betrieb der Dampfkessel sind, soweit sie

auf Schiffskessel Anwendung zu finden haben, im Auszuge wiedergegeben. Ferner sind unter Schiffbau und Nautik alle für den modernen Maschinisten wissenswerten Angaben enthalten. Den Schluß bildet ein Auszug aus der Seemannsordnung. Hervorzuheben ist die kurze und klare, alles Überflüssige vermeidende Sprache, sowie der leicht lesbare Druck und die sauber ausgeführten Textfiguren.

Taschenbuch der Kriegsflotten. V. Jahrgang 1904. Von B. Weyer, Kapitänleutnant a. D. — Verlag von J. F. Lehmann, München. — Preis 3 Mark.

Der neue Jahrgang des Weyerschen Taschenbuches zeigt, daß der Verfasser einer Vervollkommnung unausgesetzte Sorgfalt widmet. Es ist dies schon rein äußerlich erkennbar, denn der Text ist um 20 Druckseiten, die Zahl der Bildertafeln um 12 vermehrt. Dabei ist zugleich eine Verbesserung der Bildertafeln bemerkbar, indem z. B. bei den kleinen älteren deutschen Schiffen die Decksplänе weggelassen sind, um mehr Raum für die neuen Abbildungen zu gewinnen. Bei einem Vergleich mit dem uns gleichzeitig vorliegenden „Almanach der k. und k. Kriegsmarine" fielen uns bei einigen Abbildungen nicht unerhebliche Unstimmigkeiten auf; die hieran geknüpfte eingehendere Prüfung ergab, daß das Weyersche Material fast durchweg dasselbe ist, welches auch dem „Nauticus" zur Verfügung steht, es ist also wohl anzunehmen, daß es den höchsten Anspruch auf Zuverlässigkeit hat. In einigen Einzelheiten sind indessen doch Fehler untergelaufen, so ist z. B. die schwere Artillerie von „Ernest Renan" und „Jules Michelet" mit zwei 24 cm-Geschützen angegeben, während sie nach den bisherigen Plänen aus vier 19 cm-Geschützen bestehen soll. Ferner ist bei einer Stichprobe aufgefallen, daß der Tiefgang der „Majestic"-Klasse mit 9,1 m angegeben ist, während die Schiffe nach den offiziellen Angaben nur 8,4 m tief gehen. Interessant ist die Vergleichung der graphisch dargestellten Flottenstärken in den verschiedenen Jahrgängen; sie ergaben, daß Deutschland nicht Schritt hält mit den Rüstungen der konkurrierenden Seemächte, daß es bereits im Jahre 1908 vom vierten auf den fünften Platz zurückgedrängt sein wird. Weyers Taschenbuch scheint sich, nach den vorliegenden Fortschritten zu urteilen, auf dem Büchermarkt einen sicheren Platz errungen zu haben; wir wünschen auch dem neuen Jahrgang die wohlverdiente weite Verbreitung.

Der **„Almanach für die k. und k. Kriegsmarine"** — herausgegeben von der Redaktion der „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens"; Verlag von Gerold & Co., Pola und Wien — liegt in seinem 24. Jahrgange vor. Wir erinnern uns nicht undankbar der Zeit, wo dieser Almanach auch für uns das einzige Nachschlagebuch war, selbst wenn wir uns bezüglich der eigenen Flotte Rats erholen wollten, freuen uns aber zugleich, daß uns jetzt, insbesondere in dem Weyerschen Taschenbuch, eigenes, zuverlässiges Material zur Verfügung steht. Ein Vergleich mit diesem läßt erkennen, daß in Bezug auf die Schiffsbilder teilweise erhebliche Abweichungen vorhanden sind; wir mußten diese als Unrichtigkeiten in dem „Almanach" feststellen, die teilweise auch dem Laien in die Augen springen; beispielsweise dürfen bei uns „Gefion" und die „Gazelle"-Klasse nicht unter einer Rubrik gebracht werden, und die drei in dem „Almanach" dargestellten Schornsteine kommen nur der „Gefion", nicht auch unseren anderen kleinen Kreuzern zu. Geringere Abweichungen z. B. bezüglich der Panzerstärke des französischen großen Kreuzers „Jeanne d'Arc" fallen, da es sich nur um unerhebliches handelt, für die praktische Zuverlässigkeit wohl nicht ins Gewicht. Bemerken möchten wir für diejenigen, denen der „Almanach" fremd ist, daß er für die österreichische Flotte auch dem Zwecke dient, dem unser bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW., erscheinendes „Marine-Taschenbuch" gewidmet ist, und daß er zugleich eine Rangliste selbst für die im Ruhestand befindlichen Marineoffiziere und Beamten enthält. Der Preis des „Almanach" beträgt 4,50 Mark.

Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche. Heer und Kriegsflotte. I. Allgemeine Bestimmungen. Von Grai Hue de Grais. — Berlin 1904. Verlag von Julius Springer. — Preis 14,00 Mark.

Hue de Grais, trotz des spöttischen Spitznamens der Schrecken aller Examenskandidaten und der treue Berater zugleich für alle, die in Justiz oder Verwaltung im öffentlichen Leben stehen, hat sein segensreiches Wirken nunmehr auch Heer und Flotte zugewendet, wo die so breite Gesetzgebungs- und Verordnungsmaterie bisher eines modernen Kompendiums vergeblich harrte Für diejenigen, denen Hue de Grais bisher unbekannt sein sollte, sei bemerkt, daß dieses Sammelwerk die in unseren Gesetzsammlungen und Verordnungsblättern zerstreuten Bestimmungen nach Materien zusammenfaßt und übersichtlich ordnet und neben dem amtlichen Text auch alle Änderungen wiedergibt, die sie im Laufe der Zeit erfahren haben. Außerdem sind den Textesworten knappe Erläuterungen beigegeben, soweit solche für das Verständnis erforderlich erscheinen. Der vorliegende Band umfaßt auf diese Weise die Bestimmungen über die Wehrpflicht, Heereseinrichtung und Rechtsverhältnisse der Militärpersonen, über die Heereslasten, die Versorgung der Militärpersonen und außerdem die diesen Materien angehörenden Sondervorschriften für die Flotte. In diesem Abschnitt finden sich nach einer Einleitung die zugehörigen Bestimmungen der Verfassung, das Flottengesetz sowie die Marineordnung und deren sämtliche Anlagen, wobei die vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Deckblätter bis zur Nr. 163 im Texte nachgetragen sind. — Die letztere Bemerkung weist auf den einem Werk wie das vorliegende naturgemäß anhaftenden Mangel hin; das Bestimmungsmaterial ist bei uns sehr viel mehr wie in der Justiz- und Zivilverwaltung im Flusse begriffen, und wenn der Besitzer des „Hue de Grais“ nicht in der Lage ist, selbst alle Änderungen nachzutragen, wird er bald mit einem veralteten Buche arbeiten und Irrtümern ausgesetzt sein; darin können auch Neuauflagen nichts ändern. Vielleicht wird aber trotzdem oder gerade deshalb das neue Buch von vielen mit Freude begrüßt werden, denn abgesehen von den in den Bureaus vorhandenen Dienstexemplaren wird man benutzbare Ausgaben unserer Bestimmungen im Buchhandel kaum finden, und den Wert des Buches für die allgemeine Orientierung auf dem schwierigen Gebiete wird der Kundige keineswegs gering einschätzen. Insbesondere sei es auch bei uns den Examenskandidaten bestens anempfohlen.

Der Küstenkrieg von Sigmund Mielichhofer, Hauptmann im K. u. K. Festungsartillerie-Regiment Nr. 4. Mit 25 Textabbildungen und 1 Skizze als Beilage. — Wien 1903. Verlag von L. W. Seidel & Sohn, K. u. K. Hofbuchhandlung.

Das Buch Mielichhofers ist eine Zusammenfassung mehrerer Einzelschriften, welche jeweilig bei ihrem Erscheinen in der „Marine-Rundschau“ eingehend besprochen worden sind. Siehe Jahrgang 1898, S. 130: „Der Kampf um Küstenbefestigungen“, Jahrgang 1900, S. 237: „Die Verteidigung von Küstenbefestigungen und der angrenzenden offenen Küsten“ und ebenda S. 975: „Die Küstenartillerie“. Bei der nunmehrigen Neuherausgabe hat der Verfasser die mittlerweile eingetretenen Neuerungen und gesammelten Erfahrungen berücksichtigt und den Wünschen der Kritik, soweit er sie anerkennen konnte, Rechnung getragen. Soweit er die Kritik ablehnt, glaubte er sich hierzu auf Grund langjähriger Praxis im Dienst an der Küste berechtigt. Verfasser bezeichnet sein Buch als das erste zusammenhängende Werk über den Gegenstand, welches in deutscher Sprache erschienen ist. Unter Hinweis auf die früheren Besprechungen bemerken wir, daß Verfasser als Armeeoffizier sein Thema von dessen Standpunkt auffaßt, und fügen hinzu, daß er uns hier und da von örtlichen Voraussetzungen beeinflußt erscheint, die nicht gestatten, seine Thesen überall als allgemein gültig hinzustellen. Gleichwohl wird auch der Seeoffizier aus dem Studium des Werkes Nutzen ziehen können, denn wenn auch die in Betracht kommenden Fragen in sehr vielen Beziehungen im Fluß sind, so enthalten sie doch so viele feststehende Faktoren, daß ihre Darstellung von berufener Seite insbesondere für den Anfänger sehr viel Anregendes und Förderndes bieten muß.

Die zur Vertretung des Handels in Lübeck geschaffenen Einrichtungen der älteren Zeit. Aus Anlaß des fünfzigjährigen Bestehens der Kaufmannschaft und Handelskammer in Lübeck im Auftrage der Handelskammer dargestellt von Dr. F. Siewert. — Lübeck 1903. Verlag von H. G. Rathgens.

Die vorstehend genannte Festschrift bietet für uns ein näheres Interesse, weil darin auch an verschiedenen Stellen die Frage der Convoyschiffe Erörterung findet, deren Bau und Ausrüstung bei der Kalkulation des Nutzens der Kauffahrteifahrten mit in Berechnung gezogen ward. Wenn auch diese Schiffe selber in gewissem Sinne mit öffentlicher Autorität umkleidet waren und somit den Anfang einer Kreuzerflotte darstellen, mußten doch die Kaufleute die Convoygelder aufbringen, die danach im Sinne der heutigen Seeassekuranz — zum Schutz hauptsächlich gegen das Seeräuberunwesen — in Betracht kamen. Die rein kaufmännische Behandlung der Dinge tritt auch darin in die Erscheinung, daß man gelegentlich glaubt, auf solche Convoyierung verzichten zu können, „weil die Engelländer itzo mit die Türken Rauber in Fehde stehen" und danach auch die lübischen Schiffe in Schutz nehmen würden. Abgesehen hiervon enthält die Festschrift auch sonst des Lesenswerten vieles und gewährt einen lebendigen Einblick in das geschäftliche Treiben der alten Hansestadt, die in der Beherrschung der Ostseefahrt an Bedeutung Hamburg fast überragte, und deren stolze Patrizier durch ihren Gemeinsinn das leisteten, was heute durch staatliche Autorität, Gesetze und Steuerumlagen erreicht werden muß. So bildet die Festschrift eine wertvolle Quelle, auf die hinzuweisen wir nicht unterlassen wollten.

Die ersten hundert Jahre russisch-chinesischer Politik. Von Dr. Bogdan Krieger, Königl. Hausbibliothekar. — Berlin. Karl Heymanns Verlag. — Preis 2 Mark.

Der Verfasser lieferte mit dem vorstehend genannten Buche eine Studie, deren hauptsächlichstes Interesse darin beruht, daß sie zeigt, daß vor hundertundachtzig Jahren genau wie heute die asiatische Welt Meister in der Kunst war, Einflüsse von sich fern zu halten, die ihr unbequem sind. Auch die russischen Unterhändler, die damals zuerst versuchten, von der Landseite aus politische und Handelsbeziehungen mit dem Reiche der Mitte anzuknüpfen, ließen es an Geduld und Verschlagenheit nicht fehlen, den Chinesen aber, denen es darauf ankam, zu zeigen, daß man auf solche Beziehungen nur geringen Wert lege, war kein Mittel zu gering, den Russen den Aufenthalt unbequem zu machen und sie von den maßgebenden Persönlichkeiten fernzuhalten, die etwa moderneren Anschauungen zugänglich gewesen wären. Sehr beachtenswert ist die Feststellung der Tatsache, daß auch damals schon die Jesuitenmission ihre Hand mit im Spiele hatte. Diese zielte zwar nur darauf ab, die griechisch-katholische Kirche aus China zu verdrängen, sie machte sich aber damit zu Bundesgenossen der habgierigen Mandarinen, die an den Russen ihre Erpressungskünste übten.

Auch die Russen haben soviel Asiatisches an sich, daß sie den Chinesen mit der gleichen Kriegskunst zu begegnen wußten; wie jene arbeiteten sie langsam, aber sicher, und der heutige Stand der Dinge zeigt den Lohn ihrer Zähigkeit. Um dieser Feststellung willen hat die vorliegende archivalische Studie ein geradezu aktuelles Interesse für alle diejenigen, die sich mit Fragen der asiatischen Politik zu befassen haben.

Rußland und die Staaten des Wetterwinkels. Von H. v. Bülow. — Wien 1903. Verlag von Franz Kreisel jun.

Verfasser steht in Wien dem „Wetterwinkel", worunter er die Balkanstaaten verstanden wissen will, näher als wir Norddeutschen. Von seinem Standpunkte aus erscheint ihm die Balkanfrage als eine der wichtigsten für die europäischen Großmächte. Wir möchten — unter Berufung übrigens auf die Ansicht von Paul Rohrbach; siehe „Marine-Rundschau", 1904, S. 112 — annehmen, daß die Balkanfrage durch die Verlegung des Schwerpunktes der russischen Politik nach Ostasien viel von ihrer Bedeutung verloren hat. Für Rußland ist sie der Sache nach wahrscheinlich sehr unbequem, und

ihre wesentlichste Bedeutung beruht darin, daß sie seine unmittelbaren Nachbarn beschäftigt und die öffentliche Aufmerksamkeit hindert, sich den Vorgängen in Ostasien ungeteilt zu widmen. Mit diesem Vorbehalt möchten wir die Durchsicht der Bülowschen Arbeit gleichwohl denjenigen anempfehlen, die aus Berufsinteresse oder sonstigen Gründen an den Fragen der russischen Politik im Balkan Anteil nehmen. Sie werden dabei insbesondere durch die Darstellung der geschichtlichen Entwickelung Rußlands wie auch der eigentlichen Balkanstaaten auf ihre Rechnung kommen.

Das deutsche Lotsenwesen. Ein Handbuch für Schiffsführer und Reeder. Auf Grund des neuesten amtlichen Materials bearbeitet von Dr. phil. Friedr. Purlitz. — Bremerhaven 1903. Verlag von L. v. Vangerow.

Dr. Purlitz, dessen Name in der nautischen Welt seit langem einen guten Klang besitzt, hat mit dem vorstehend genannten Handbuch eine sehr dankenswerte und bisher fehlende Zusammenstellung der sehr verwickelten Bestimmungen über das deutsche Lotsenwesen geliefert. Das Buch enthält einmal eine Darstellung des Verhältnisses der Lotsen zur Reichsgesetzgebung, wobei die einschlägigen Gesetzesstellen abgedruckt sind, und zum anderen die Wiedergabe aller Sonderbestimmungen für die Lotsen der einzelnen Nord- und Ostseehäfen. Hierin sind auch die Bestimmungen über die Ergänzung und Ausbildung des Lotsenpersonals, über ihre Prüfungen, die Lotsentarife und anderes mehr enthalten. Wir möchten glauben, daß sich das Buch im Interessentenkreise als äußerst nützlich erweisen wird.

Der Vulkan — die Natur und das Wesen der Feuerberge. Mit 32 Abbildungen. Von Dr. Hyppolit Haas, Professor an der Hochschule zu Kiel. — Verlag von Alfred Schall, Berlin W 30. — Preis geh. 4,00 Mark.

Verfasser hat eine Reihe von Vorträgen über das vorstehend benannte Thema, die er zunächst in Volkshochschulkursen in Kiel und später in wissenschaftlicherer Form für die Studierenden der Universität gehalten hat, an ihn gerichteten Wünschen entsprechend, in Buchform zusammengefaßt. Das Interessanteste an dem Gegenstande ist der Umstand, daß, wo das Element des Feuers in urwüchsigster Kraft zu walten scheint, die eigentlich treibende Kraft das Wasser ist, das in die Spalten des Erdinnern eindringt und dort, zu Dampf verwandelt, den glühenden Kern zum Herausbruch treibt. So erklärt es sich, daß die meisten noch tätigen Vulkane an der Meeresküste und auf Inseln angetroffen werden, während sie im Innern der Kontinente bereits erloschen sind. Ein Teil der Abbildungen ist dem Schematischen der vulkanischen Tätigkeit, wenn dieser Ausdruck gestattet ist, gewidmet. — Wer sich für die von dem Verfasser behandelten Fragen interessiert, wird in dem Buche eine recht vollständige und leicht verständliche Belehrung finden; wir würden es — bei verfügbaren Mitteln — auch für die Schiffs- und Mannschaftsbibliotheken für nicht ungeeignet erachten.

Collection Feller. Sammlung von Miniaturtaschenbüchern deutsch-spanisch und Español-Aleman. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig. — Preis je 1,20 Mark.

Wer in fremdem Lande reiste, weiß die Annehmlichkeit der kleinen Fellerschen Taschenwörterbücher nicht hoch genug zu schätzen, denn wenn man sich auch auf die Sprache des Reiseziels vorbereitete, ergaben sich doch beim Tagesgebrauch immer von neuem Lücken des Wortschatzes, und der kleine Feller in der Seitentasche ist handlich genug, um das fehlende Wort schnell zu finden, und läßt niemals im Stich. Auch Spanien wird mehr und mehr das Reiseziel moderner Touristen; den Seeoffizier führt sein Dienst oft genug mit einer spanisch redenden Bevölkerung zusammen, beiden wird daher die neue Bereicherung der Fellerschen Kollektion hochwillkommen sein. Dem Büchlein ist eine kurze Grammatik mit Angaben über Aussprache, Betonung, Interpunktion und Formenlehre beigefügt, so daß es schon für die vorbereitende Beschäftigung mit dem

Spanischen von Nutzen sein wird. — Einen Fehler haben die Fellerschen Bücher, der kleine Druck macht älteren Augen ihre Benutzung ohne Augenglas zur Unmöglichkeit, es ist das freilich ein Fehler, der kaum zu vermeiden sein wird. Verfasser des spanischen Wörterbuches ist Prof. Friedrich Runge am Gymnasium zu Eisenberg.

Von den bereits gelegentlich erwähnten kurzgefaßten **Kompendien der Staatswissenschaften** von Dr. Eugen Friedrichowicz liegt uns ein neues Bändchen vor. Dasselbe umfaßt — wie seine Vorgänger in Frage und Antwort — das Münz-, Bank-, Börsen-, Sparkassen- und Versicherungswesen. Der Preis des bei S. Calvary, Berlin NW7 erschienenen Werkchens beträgt 1,60 Mark. Wir möchten auch jetzt wieder nicht unterlassen, auf die erhebliche Zweckmäßigkeit dieser Leitfäden hinzuweisen.

Um die Erde in Kriegs- und Friedenszeiten. Von G. Neudeck. Mit 150 nach Originalphotographien angefertigten Illustrationen. — Preis 5 Mark, geb. 6 Mark. — Verlag von Paul Toeche, Kiel.

Verfasser wurde zur Zeit des spanisch-amerikanischen Krieges an Bord des Kreuzergeschwaders — Flaggschiff damals S. M. S. „Kaiser" — kommandiert. Er ging mit dem Ablösungstransport hinaus, erreichte das Geschwader erst vor Manila und trat nach Ablauf des Kommandos seine Heimreise über Amerika an — so kam die Reise um die Erde zustande. Was er erlebte und sah, schildert Verfasser in recht ansprechender Weise; hier und da verläßt er den Boden der Tatsachen und kleidet die Geschehnisse in die Form ganz gut erfundener Novellen und Skizzen. Durch das ganze Buch geht ein erfreulicher Zug von Patriotismus und nationalem Stolz. Nur können wir es nicht gutheißen, wenn Verfasser für die Zeit seiner Reise schon von dem gewaltigen Machtmittel unserer Flotte spricht. Das damalige Kreuzergeschwader besaß leider eine nichts weniger als achtunggebietende Zusammensetzung, und es wäre nicht wünschenswert, wenn Neudeck als Zeuge dafür angerufen würde, daß jenes Geschwader damals schon als ausreichendes Machtmittel für die Vertretung unserer Interessen anzusehen gewesen sei.

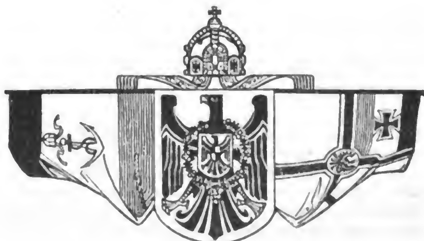
Die bildliche Ausstattung ist gut und das Buch im ganzen recht dankenswert.

Kapitän O. Sverdrups **„Neues Land"** — Verlag von F. A. Brockhaus, Leipzig. — Elegant gebunden 20 Mark. — dessen bevorstehendes Erscheinen wir im Jahrgang 1903, S. 785 ankündigten, liegt nunmehr vollendet vor. Das Buch hält, was es versprochen. Verfasser weiß das entsagungs- und arbeitsvolle und dabei im Grunde doch friedliche Dahinleben der Polarfahrer überaus ansprechend, ja fast anheimelnd zu schildern; man möchte beinahe mit dabei gewesen sein, wenn sie Geburtstag oder Weihnachten feierten. Im Schlußkapitel fanden wir den Satz: „Ob eine so lange Reise ein paar Tage früher oder später zu Ende war, konnte uns schließlich nicht viel ausmachen" . . . . Wer so etwas in unserer sich hetzenden und die Minuten zählenden Zeit auch von sich sagen könnte!

Abgesehen davon bringt das Buch freilich nicht viel Neues, man wollte nicht zum Pol vorstoßen, sondern die ihn umlagernden Ländermassen näher erforschen; das ist, wie die beigegebenen Karten bezeugen, mit gutem Erfolge erreicht. Den wissenschaftlichen Ergebnissen der Reise sind vorläufige Berichte gewidmet; es ist anzunehmen, daß diese Ausbeute in Fachblättern ausgiebiger verwertet werden wird. Von Interesse ist auch die Angabe über die Kosten der Expedition, die sich auf rund 60 000 Mark für das Jahr stellten, wobei das Vorhandensein des Schiffes — Nansens „Fram" in Betracht zu ziehen ist. Die äußere Ausschmückung des Buches entspricht der von Nansens „Nacht und Eis"; es ist wohl zu erwarten, daß die Besitzer jenes Werkes auch Sverdrups Fortsetzung zu erwerben wünschen werden; das wäre ein nicht geringer und der Verlagshandlung wohl zu wünschender Erfolg.

Führer durch Heer und Flotte 1904. Herausgegeben von V. Friedag. Geh. exp. Sekretär im Kgl. Preuß. Kriegsministerium. — Berlin. Verlag von Alfred Schall. — Preis geheftet 1,25 Mark, gebunden 2 Mark.

Verfasser hat aus dem Etat, der Rangliste und sonstigem ihm zur Verfügung stehenden Material Listen zusammengestellt, welche über die Organisation und Dislokation von Heer und Flotte, über ihre Kommando- und Verwaltungsbehörden, die Stärke der Truppen, die Zahl der Beamten in den einzelnen Branchen, die Uniformen und Abzeichen und anderes mehr Auskunft geben. So wird das wohlfeile Buch für alle diejenigen, denen das benutzte Material nicht zugänglich ist und die gleichwohl davon entsprechenden Gebrauch zu machen genötigt sind, von erheblichem Nutzen. Ein Kalendarium charakterisiert das Buch als Jahreserscheinung, ein Anhang, der die Sätze des pensionsfähigen Einkommens, des Servises, des Wohnungsgeldzuschusses und der Rationen aufführt, erhöht die praktische Brauchbarkeit des Werkes. Bei der Marine wäre es, wenn namentlich an eine Benutzung durch Laien gedacht wird, richtiger gewesen, auch das Kreuzergeschwader als „auf auswärtigen Stationen befindlich“ aufzuführen; für den Laien muß die — abgesehen von diesem Geschwader — verbleibende geringe Zahl von Auslandschiffen irritierend wirken.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Brodie, J. B., and Ray, A. F.: The log of H. M. S. „Goliath“. China station 1900 to 1903. — London 1903. Westminster Press. — 4,80 Mark.

* Bruusgaard, H. E.: Opgaver i navigation til skipperexamen. — Kristiania 1903. A. Cammermeyer. — 3,50 Mark.

* Bruusgaard, H. E.: Beregninger til opgaver i navigation til skipperexamen. — Kristiania 1903. A. Cammermeyer. — 6,00 Mark.

* Dagnaud, G.: La condition des ouvrières des arsénaux de la marine. Étude économique et sociale. — Paris 1904. V. Giard & E. Brière. — 3,20 Mark.

* Daoulas, A.: Le siège de Tien-Tsin 15 juin, 15 juillet 1900. — Paris et Nancy 1903. Berger, Levrault & Cie. — 3,20 Mark.

* Deutsch-Nautischer Almanach. Illustriertes Jahrbuch über Seeschiffahrt, Marine und Schiffbau für das Jahr 1904. Fünfter Jahrgang. — Berlin 1904. Boll & Pickardt. — 2,50 Mark.

* Deutscher Kolonial-Kalender und statistisches Handbuch für das Jahr 1904. Sechszehnter Jahrgang. — Berlin 1903. Deutscher Kolonial-Verlag. — 1,50 Mark.

* Deutscher Seefischerei-Almanach für 1904. Herausgegeben vom Deutschen Seefischerei-Verein. — Hannover und Leipzig 1904. Hahnsche Buchhandlung. — 4,50 Mark.

* Jacob, K.: Sammlung der Seeschiffahrtsverordnungen für den Regierungsbezirk Danzig. — Berlin 1904. A. W. Hayn. — 3,00 Mark.

* Kirchner, Dr. M.: Hygiene und Seuchenbekämpfung. Gesammelte Abhandlungen. — Berlin 1904. R. Schoetz. — 18,00 Mark.

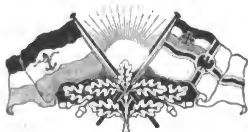
* Klaußmann, A. O.: Heiß Flagge und Wimpel. — Kattowitz und Leipzig 1903. K. Siwinna. — 4,50 Mark.

* Langhaus, P.: Neueste Tageskarte von Ostasien. Mit Begleitworten: Ostasien vom politisch-militärischen Standpunkte. — Gotha 1904. Justus Perthes. — 1,00 Mark.

Roloff, Dr. G.: Probleme aus der griechischen Kriegsgeschichte. — Berlin 1903. E. Ebering. — 4,80 Mark.

* Rottok, E.: Die Deviationstheorie und ihre Anwendung in der Praxis. Ein Handbuch über die Deviation der Schiffskompasse und ihre Behandlung. Zweite Auflage. — Berlin 1903. D. Reimer. — 12,00 Mark.

Stampfer, S.: Sechsstellige logarithmisch-trigonometrische Tafeln. Nebst Hilfstafeln, einem Anhange und einer Anweisung zum Gebrauche der Tafeln. Neu bearbeitet von E. Doležal. 20. Auflage. — Wien 1904. K. Gerolds Sohn. — 3,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Note sull' artiglieria navale. (Ri. M., Dezember 1903.)
Armour protection of the ship. (Eg. vom 15.1.04.)
L'artillerie navale. (A. Ma. vom 17.1.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Les essais des sous-marins américains. Type Holland. (Y., No. 1345 vom 19.12.03.)
Submarine boats in trouble. A. N. J. vom 5.12.03; N. G. vom 10.12.03.)
Les sous-marins aux États-Unis. (A. Ma. vom 3.1.04.)
The development of the submarine in the direction of increased scope. (S. A. Suppl. vom 26.12.03.)
The Lake submarine torpedo-boat „Protector". (S. A. vom 26.12.03.)
Unterseeboote in Frankreich. (I. R. A. F., Januar 1904.)
Submarines and torpedoes. (A. N. J. vom 26.12.03.)

Küstenverteidigung, Landungen.

The defence of naval ports. (N. M. R. vom 24.12.03.)
Les défenses mobiles de nos points d'appui. Saigon et Diego-Suarez. (Y., No. 1347 vom 2.1.04.)

Maritime und militärische Fragen.

The Japanese navy. (Eg. vom 18.12.03.)
Ansichten eines modern denkenden Chinesen über die Notwendigkeit eines starken Heeres. (D. O., 1903, Nr. 51.)
Die deutsche Marine im Jahre 1903. (U., Jahrg. 6, Nr. 13.)
Flotte und Küstenverteidigung der Vereinigten Staaten. (Ebenda.)
The naval year. (A. N. G. vom 26.12.03.)
La puissance offensive de la marine du Japon. (Y., No. 1346 vom 26.12.03.)
Programa para la construccion de los buques de instruccion. (Re. G. M., Nov. 1903.)
Centro del ejército y de la armada. (Re. G. M., Dezember 1903.)
Food-stuffs in the time of war. (J. U. S. I., Dezember 1903.)
Plans for a navy general staff. (A. N. J. vom 19.12.03.)
French coaling stations. „Bizerta", „Diego-Suarez". (N. M. R. vom 31.12.03, 7.1.04.)
The Royal Navy in 1903. (N. M. R. vom 31.12.03.)
The military situation in the far east. (A. N. G. vom 2.1.04.)
Our fleets and squadrons. (Ebenda.)
The navy and the army. (U. S. M., Januar 1904.)
The nomenclature of the British navy. (Ebenda.)
Manovre navali Inglesi anno 1903. (Ri. M., Dezember 1903.)
Die Machtstellung Japans. (M. W., 1904, Nr. 2, 4, 5.)
Contribution à l'étude de la question des mécaniciens. (M. F., Dezember 1903.)
Le rapprochement anglo-français et les dépenses navales. (Ebenda.)
Japan und Rußland. (D. O., 1904, Nr. 1.)
Food in war time. (N. M. R. vom 7.1., 14.1.04.)
Unsere Kriegsmarine (Österreich-Ungarn). (A. B., 1904, Nr. 1.)
Fleets in the far east. (N. L. J., 1904, No. 1.)
Nos „Midships". (Y., No. 1348 vom 9.1.04.)
Die russische Macht in Ostasien. (M. W., 1904, Nr. 6.)
Die fremden Marinen im Jahre 1903. (U., Jahrg. 6, Nr. 15.)
British and German navies. (N. M. R. vom 14.1.04.)
National service. (Ebenda.)
New British naval regulations. (A. N. J. vom 2.1.04.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Les Anglais dans le Golfe Persique et au Tibet. (A. Ma. vom 20. 12. 03.)
Zum Marineetat 1904. (U., Jahrg. 6, Nr. 13)
Le budget de la marine au sénat. (Y., No. 1346 vom 26. 12. 03.)
Our naval needs. The relative strength of British and foreign fleets. (N. M. R. vom 24. 12. 03.)
The French naval programme. (N. M. R. vom 24. 12. 03; J. U. S. I., Dez. 1903.)
Die kriegerischen Machtmittel des britischen Reichs. (U., Jahrg. 6, Nr. 14, 15.)
The naval policy of Canada. (U. S. M., Januar 1904.)
Le rapport Messimy. (M. F., Dezember 1903; J. R. A. F., Januar 1904.)
Die neueste Phase der Panamafrage in militärpolitischer Beziehung. (N. M. B. vom 2. 1. 04.)
French naval intentions. (N. L. J., 1904, No. 1.)
Hobson's naval programme. (A. N. J. vom 26. 12. 03.)
Frankreichs Flottenstützpunkte. (M. u. K., 1904, Nr. 2.)

Bildungswesen.

Die Organisation der militärtechnischen Akademie. (N. M. B., 1903, Nr. 25/26.)
L'Académie navale d'Annapolis et l'École des apprentis marins de Newport. (A. Ma. vom 3. 1. 04.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Panamakanal. (O. L., 1903, Nr. 46.)
Le canal de Panama. (Q. vom 15. 12. 03.)
Havana floating dry-dock now at navy yard, Pensacola, Florida. (M. E., 1903, No. 12.)
The Panama situation. (A. N. J. vom 12. 12. 03.)
El canal de los dos mares. (Re. G. M., November 1903.)
Die neuen Hafenwerke von Haider-Pascha gegenüber Stambul. (Z., 1904, Nr. 2.)
Zur Neutralität des Panamakanals. (A. S. Z., 1904, Nr. 1.)
Die Werkstätten und das Schwimmdock in Daressalam. (D. K., 1904, Nr. 2.)
A floating workshop. (M. E., 1904, No. 1.)

Sanitätswesen.

L'hopital maritime de Brest. (A. Ma. vom 27. 12. 03.)
Die ärztliche Hilfeleistung während eines Seegefechtes. (S. T. H., 1904, Nr. 1.)
Die Schiffshygiene und Krankenpflege an Bord der Handelsschiffe. (Ebenda.)
Die Malaria in Formosa und ihre erfolgreiche Bekämpfung unter der japanischen Besatzung. (Ebenda.)
L'eau distillée comme eau de boisson à bord. (A. M. N., 1903, No. 12.)
L'hygiène et les hôpitaux à Cuba, à la Nouvelle-Orléans et à New York. (Ebenda.)
Krankenfürsorge im englischen Schiffahrtsbetriebe. (H., 1904, Nr. 1.)

Koloniale Fragen.

Sieben Jahre deutsche Kolonie. (Kiautschou.) (O. L., 1903, Nr. 48.)
A neglected chapter of our colonial history. (H. M., Januar 1904.)
The colonies and free trade. (U. S. M., Januar 1904.)
Organisation défensive des colonies. (A. Ma. vom 10. 1. 04.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Yacht club de France. Règlement de courses de bateaux à moteur mécanique adopté par le Congrès des Sociétés Nautiques de 1903. (Y., No. 1347 vom 2. 1. 04.)

Geschichtliches.

Beginnings of the American Navy. By J. R. Spears. (H. M., Dezember 1903.)
L'antica navigazione Bolougnese. (Ri. M., Dezember 1903.)
Die Geschichte des Schiffes. Von G. Neudeck. (D. F., 1904, Nr. 1.)
Nelson. By Admiral E. R. Fremantle. (N. L. J., 1904, No. 1.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Die drahtlose Telephonie. (P., Nr. 740.)
Electric cables. (Eg. vom 1. 1. 04.)
Studie über die Rentabilität einer Fünfmastbark mit Auxiliarmaschine für die Fahrt zwischen Hamburg und Ostindien. (S., Jahrg. 5, Nr. 7.)

Nautische Fragen.

Schwerer Orkan im Stillen Ozean zwischen Neukaledonien und den Salomoninseln. (H., 1903, Nr. 52.)
Steuerbord und Backbord und kein Ende. (M. u. K., 1903, Nr. 24; 1904, Nr. 2.)
Der Rotersand-Leuchtturm. (D. F., 1904, Nr. 1.)
Sobre a marcha dos chronometros. (A. C. M. N., 1903, No. 11.)
Vierteljahrskarten für die Nordsee und Ostsee. (A. H., 1904, Nr. 1.)
Erklärung der von der Deutschen Seewarte in den Witterungsberichten und Wettervorhersagen angewandten Ausdrücke. (Ebenda.)
Totwasser. Von Kapitän H. Meyer. (Ebenda.)
Zur Berechnung des Schiffsortes aus zwei Gestirnhöhen nach der Höhenmethode. (Ebenda.)
Über die Anordnung der Nadeln einer Kompaßrose zur Vermeidung der sextantalen und oktantalen Deviation. (Ebenda.)
Zur Frage der Kompaßaufstellung in eisernen Ruderhäusern. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Die Kleinschiffahrt auf dem Rhein. (A. S. Z., 1903, Nr. 148, 150.)
Young America. A nautical preparatory school. (S. A. vom 12. 12. 03.)
Schiffahrt und Schiffsverluste. (U., Jahrg. 6, Nr. 13.)
Über Schiffsballast. (H., 1903, Nr. 52.)
Die mecklenburgische Segelschiffreederei. (M. u. K., 1903, Nr. 24.)
Die Sicherheitseinrichtungen der Seeschiffe. (Ebenda.)
Roosevelt and the merchant navy. (S. W. vom 16. 12. 06.)
Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf natürlichen Wasserstraßen. (M. u. K., 1904, Nr. 1.)
Navigation commerciale. (M. F., Dezember 1903.)
Senator Frye on subsidies. (N. G. vom 24. 12. 03.)
Zur Lage des Schiffahrtswesens in Rußland. (H., 1904, Nr. 3.)
Subvention der österreichischen Handelsflotte. (A. S. Z., 1904, Nr. 2.)

Handels- und Verkehrswesen.

Le Chili. Situation politique et économique. (Q. vom 15. 12. 03.)
Die neuen Dampffähren für die Linie Warnemünde—Gjedser. (U., Jahrg. 6, Nr. 13.)
Harbours and waterways in 1903. (E. vom 1. 1. 04.)
Le chemin de fer Franco-Éthiopien. (M. F., Dezember 1903.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

L'artillerie des sauveteurs. (A. Ma. vom 20. 12. 03.)
Nachtrettungsbojen. (A. S. Z., 1903, Nr. 147.)
Norwegens Fischereiverwaltung. (M. S. V., 1903, Nr. 12.)

Ein neues Rettungsfahrzeug. (U., Jahrg. 6, Nr. 15.)
Hilfe in Seenot. (M. u. K., 1904, Nr. 2.)

Verschiedenes.

Die englische Expedition nach Tibet. (O. L., 1903, Nr. 46.)
Winterarbeiten und Offizierbibliotheken. (U., Jahrg. 6, Nr. 13.)
Zur Gründung eines österreich-ungarischen Flottenvereins. (A. B., 1903, Nr. 51.)
Die Fahrt der deutschen Südpolar-Expedition von Kerguelen in das südliche Eismeer und zurück nach Kapstadt. (A. H., 1904, Nr. 1.)
Prinz Adalbert von Preußen in Tsingtau. (O L., 1903, Nr. 52.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

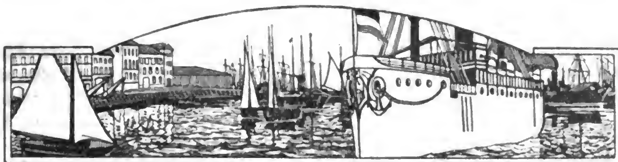
A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annaes do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. u. K. = Meer und Küste.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68–71.



16



Das Meer als Operationsfeld und als Kampffeld.

Vortrag gehalten im Januar 1904 am Institut für Meereskunde der Universität Berlin von dem Vizeadmiral a. D. Freiherrn v. Maltzahn.

(Mit 7 Skizzen.)

Einleitung.

Das Thema, das ich mir gewählt habe, lautet: „Das Meer als Operationsfeld und als Kampffeld". Operationen und Kämpfe im Seekriege — anders ausgedrückt Strategie und Taktik des Seekrieges — sollen uns also beschäftigen. Aber meinem Zuhörerkreise und den allgemeinen Zielen des Instituts für Meereskunde entsprechend, will ich hier nicht allein Militärisches behandeln. Ich will vielmehr versuchen, die Operationen und den Kampf darzustellen in ihrer Abhängigkeit von dem Gebiete, auf dem sie vor sich gehen, in ihrer Abhängigkeit von der See. Von solcher Methode der Darstellung verspreche ich mir einen doppelten Vorteil. Sie bietet nicht nur die Möglichkeit, Strategie und Taktik des Seekrieges auf eine wissenschaftliche Grundlage zu stellen, die ihr — ich habe wohl ein Recht es zu sagen — heute noch fehlt, sondern sie verschafft dem Seeoffizier auch vielleicht in höherem Maße, als dies bisher der Fall war, die Hilfe derjenigen Wissenschaft, deren er hierzu bedarf: der Geographie.

Operationen und Kämpfe stehen nun in einem dreifachen Abhängigkeitsverhältnis zur See. Einmal wird die Eigenart der überall gleichen Meeresfläche für den Seekrieg andere, gleichartigere Grundbedingungen schaffen, wie sie der Landkrieg auf seinem Element findet, wo die Gestaltung des Operationsfeldes wie des Kampffeldes wechselt mit der an jedem Orte anders gearteten Form der Erdoberfläche und mit den verschiedenartigen Verkehrsmöglichkeiten, die zivilisierte und unzivilisierte Länder, straßenreiche und straßenarme Gegenden für die Operationen bieten. Im Gegensatze hierzu ist die See überall gleichartig, sie ist — abgesehen von Eisbeschränkungen und von der Beeinflussung der Schiffe durch konstante Meeres- und Windströmungen — überall als Straße gleich geeignet. Die Änderungen, welche die schnell sich entwickelnde Technik, also die moderne Zivilisation, dem Verkehr auf dem Meere gebracht hat, betreffen nur die Schiffe, nicht die Verkehrswege. Das Meer an sich ist der Zivilisation unzugänglich und darin un-

ähnlich dem Lande, auf welchem die Schaffung von Kunststraßen den Verkehr von Grund aus umgestaltet hat. Die einzigen Kunststraßen für den Seeverkehr entstehen daher auch nur dort, wo das Land der Schiffahrt Hindernisse bereitet. Sie bestehen in Wasserstraßen, die die Seewege weiter in das Land hineinführen oder, wie die interozeanischen Kanäle, neue Wege eröffnen.

Diese Eigenart des Elements, die Gleichartigkeit und Unveränderlichkeit des Meeres, hat aber für den Seeverkehr noch andere Folgen. Wo wie auf der offenen See jede Stelle der anderen gleicht, ist eine Ortsbeschreibung gegenstandslos und eine Ortsbestimmung nach örtlichen Merkmalen unmöglich. Die Topographie des offenen Meeres besteht daher, abgesehen von Bestimmung nach geographischer Länge und Breite in Richtungsangaben und Entfernungsmaßen, die den Ort auf der unendlichen Wasserfläche in Beziehung setzen zu Orten an der Küste. Hierin schon klingt es durch, daß nur die Beziehungen zur Küste dem Meere Wert verleihen, und dies führt uns zu dem zweiten Abhängigkeitsverhältnis, in dem der Seekrieg steht.

Eine so wichtige Rolle das Meer spielt in der Ökonomie der Natur, so sehr es dadurch die Lebensbedingungen des Menschen auf der ganzen Erde mittelbar beeinflußt, so wenig bietet es ihm direkt. Sieht man von dem auf ihm betriebenen Gewerbe des Fischfanges ab, so kann man sagen: Das Meer ist nur der Weg, d. h. es hat nur Wert als Straße, die die Länder verbindet. Diese Straße an sich ist, wie wir gesehen haben, überall gleichartig. Verschiedenartig beeinflußt wird der Verkehr auf dem Meere erst durch seine Beziehungen zur Küste. Darum wird die Gestaltung der Küste, die Einschränkung, die sie den Wegen der See aufzwingt, die Richtung, die sie ihnen gibt durch die Lage derjenigen Küstenpunkte, welche den Seeverkehr aufnehmen, bestimmend für den friedlichen Verkehr und damit für die Seekriegführung. Denn auch der Krieg ist ein Akt des menschlichen Verkehrs, wie der Schöpfer der Lehre vom Kriege, Clausewitz, vom Landkriege sagt. Auf den Seekrieg trifft dies, wie wir sehen werden, in erhöhtem Maße zu, denn eine seiner Hauptaufgaben ist es, die See als Straße des Handelsverkehrs uns zu erhalten, sie dem Feinde aber zu verschließen.

Lenken wir den Blick auf diejenigen Gebiete der See, wo der Verkehr sich der Küste nähert, so erhält denn auch die Ortsbeschreibung andere Aufgaben, sie wird vielgestaltiger als auf dem offenen Meere und so der des Landes ähnlicher. Je näher die Kriegshandlungen an die Küste verlegt werden, desto mehr gewinnt schließlich die Topographie des Landes selbst auch für den Seekrieg an Wert. Nicht nur die Gestaltung der Meeresbuchten und Flußmündungen, die navigatorischen Wege an der Küste also, kommen dabei in Betracht, auch die Höhenverhältnisse des Landes, seine Besiedelung und Bebauung spielen eine Rolle. So beeinflußt denn hier auch das, was der Mensch geschaffen hat, die Operationen und Kämpfe des Seekrieges. Ja, man kann ganz allgemein sagen: An eine unzivilisierte Küste wird der Seekrieg nur selten getragen werden, dort fehlt ihm die Möglichkeit, den Feind zu schädigen, an eigenen Gütern ist dort nichts zu schützen. An der unzivilisierten Küste findet auch der Seekrieg selbst nicht die Hilfe, deren er bedarf. Denn ein so hochentwickeltes Erzeugnis moderner Zivilisation das Kriegsschiff ist, so abhängig ist es auch; darum wird auch die Verfolgung des Hauptangriffsobjektes — der beweglichen feindlichen Flotte — die Gegner kaum je in solche unwirtlichen, weltabgeschiedenen Gegenden führen.

Ich werde also Strategie und Taktik des Seekrieges zu schildern haben in ihrer Abhängigkeit

1. von der überall gleichartigen Beziehung zur offenen See,
2. von den überall verschiedenartigen Beziehungen zur Küste.

Es sind dies Verhältnisse, die in ihren Wirkungen dem Seeoffizier zwar stets vor Augen stehen, die einer systematischen Betrachtung aber meines Wissens bisher nirgends unterzogen worden sind. In dem bisher Besprochenen habe ich vornehmlich denjenigen Teil des Seekrieges im Auge gehabt, der im Kampf um die Seeherrschaft sich richtet gegen des Feindes Kriegsflotte. Ich habe aber bereits erwähnt, daß der Seekrieg auch darauf ausgeht, den Feind zu schädigen. Dies geschieht durch Angriff auf Hab und Gut der Bewohner des feindlichen Landes auf der See und durch Verschließung der Küste auch für den neutralen Handel. Diese Art der Kriegführung wird vielfach als inhuman und moderner Zivilisation unwürdig bezeichnet. Wer so urteilt, vergißt, daß der Krieg, wenn er überhaupt bestehen soll, Mittel braucht, um den Feind zum Frieden zu zwingen, und beachtet nicht, daß diese Kampfesweise gerade aus der Eigenart des Meeres entstanden ist. Das Meer ist nur der Weg, es ist kein Teil des Besitzstandes des Gegners in dem Sinne, wie dessen Land es ist. Der Seekrieg endet dort, wo der Landkrieg beginnt: an der Grenze des feindlichen Landes. Denn auch der Sieg in der Schlacht führt nur bis an des Feindes Küste. Diese Unzulänglichkeit des Seekrieges ließe also den Sieger, wenn er nicht imstande ist, über die beherrschte See hinweg des Feindes Land zu erobern, ohne Mittel, den Feind zum Frieden zu zwingen. So muß denn das, was die See als Straße dem Gegner bietet, zum Angriffsobjekt werden: sein Seehandel.

Will man die Operationen des Seekrieges hierauf anlegen, so gehören dazu nicht nur handelsgeographische Kenntnisse, sondern auch ein Verständnis dafür, welche Rolle die Einfuhr und Ausfuhr über See in dem Erwerbsleben des feindlichen und, da auch der eigene Handel geschützt werden muß, in dem des eigenen Landes spielt. Nur diese Kenntnis kann dem Strategen des Seekrieges einen Maßstab dafür geben, welche indirekte Waffe er durch Abschließung des feindlichen Landes von der See zur Erzwingung des Friedens in die Hand bekommt.

Die Operationen des Seekrieges sind daher 3. abhängig von der See als Straße des Welthandels und Weltverkehrs.

Daß ein Abhängigkeitsverhältnis besteht zwischen dem Landkriege und dem Element, auf dem er sich abspielt, ist allgemein bekannt, der Ausdruck „Militärgeographie“ ist für den Landkrieg jedermann geläufig. Dieser Name schon läßt erkennen, daß es sich hierbei um ein Grenz- oder Nebengebiet der Geographie handelt, zu dessen Bearbeitung der Militär den Geographen nicht entbehren kann und umgekehrt. Will ich nun in nachfolgendem die Abhängigkeit des Seekrieges von geographischen Verhältnissen besprechen, so begebe ich mich auch auf ein solches Grenzgebiet und kann allein auch nichts Abgeschlossenes bieten. Ich kann nur versuchen, erkennen zu lassen, wo der Seeoffizier der Hilfe des Geographen bedarf, und mich bestreben, diesem denjenigen Einblick in die strategisch-taktischen Verhältnisse des Seekrieges zu verschaffen, welche ihn in den Stand setzen, diese Hilfe zu leisten. Ich hoffe damit Bausteine zu liefern für eine Militärgeographie der Meere. Solche Bausteine sind nun in der

modernen geographischen Wissenschaft reichlich vorhanden. Die allgemeine Erdkunde, die Länder- und Staatenkunde bieten sie uns dar. Auch das von mir zur Erläuterung der Eigenart des Meeres benutzte und strategisch gedeutete Wort: „Das Meer ist nur der Weg" habe ich einer politisch-geographischen Studie von Friedrich Ratzel entnommen, dessen Politische Geographie in der neuesten Auflage ja auch mit gutem Recht den Untertitel: „Geographie des Krieges" trägt. Die Staatenkunde erwähnt denn auch die Organe des Seekrieges: Kriegsflotten, Kriegshäfen und Küstenbefestigungen, und bietet dadurch, daß sie in großen Zügen ein Bild von dem Seeverkehr der Staaten im Zusammenhange mit ihrem gesamten Erwerbsleben gibt, einen Maßstab dar für ihre Verwundbarkeit durch den Krieg. Es würde sich daher bei Schaffung einer Militärgeographie der Meere der Hauptsache nach nur um Gruppierung und Zurechtstutzung des Materials für die Zwecke des Seekrieges handeln.

Den Seekrieg selbst in seinen Grundzügen zu schildern, soll nun die Aufgabe der nächsten Abschnitte meines Vortrages sein.

I. Operationen und Kämpfe zur Erringung der Seeherrschaft.

a. Allgemeine strategische Begriffe. Ich gebe zunächst einige notwendige Definitionen. Zweck des Krieges ist die Erringung des Friedens nach unseren Bedingungen. Mittel zur Erreichung des Kriegszweckes ist die gewaltsame Zufügung eines Schadens, den der Feind schwerer empfindet als das, was wir an Friedensbedingungen ihm auferlegen. Der Feind wird der Gewalt Gewalt entgegensetzen, ich muß ihn wehrlos machen, ehe ich ihn schädigen kann. So zerfällt der Krieg in zwei große Abschnitte: in das Wehrlosmachen, d. h. den Kampf mit des Feindes Flotte um die Seeherrschaft, und in das Schädigen, d. h. die Ausnutzung der Seeherrschaft zur Erzwingung des Friedens.

Operationen sind Gruppen von Kriegshandlungen, die sich, den Kriegsabsichten folgend und den erreichten Erfolgen anpassend, aneinander fügen bis zur Erreichung des Kriegszweckes, d. h. bis der Friede erzwungen ist. Auch die Operationen kann man in zwei große Abschnitte einteilen: in solche zur Erkämpfung der Seeherrschaft und in solche zur Ausnutzung der Seeherrschaft. Wir werden bei näherer Betrachtung sehen, wie grundverschieden beide voneinander sind. Die Leitung der Operationen ist die eigentliche ausübende Tätigkeit des Strategen, sie gipfelt in der Erreichung des taktischen Erfolges, den diese vorbereiten und erstreben. Jeder taktische Erfolg — oder Mißerfolg — schafft dann eine neue strategische Lage und stellt dem Strategen neue Aufgaben.

Womit operiert nun der Stratege? Was sind, wenn man den Apparat der Kriegführung als einen Organismus betrachtet, die Organe des Seekrieges? Ich nenne als solche: 1. die Flotte, 2. Stützpunkte und Befestigungen und in gewissen Fällen 3. den Troß. Jedes dieser Organe ist notwendig zum Leben des Ganzen, das wichtigste aber ist die Flotte. Sie ist die eigentliche Wehr, und erst nach ihrer Vernichtung oder Verdrängung von der See beginnt die Schädigung des Feindes. Sie ist die Trägerin der Seeherrschaft, die allein die Teile zu einem Ganzen verbinden kann. Befestigungen wirken nur dort, wo sie stehen. Der Feind wird sie ignorieren, wo er sie umgehen kann, und selbst die stärksten Befestigungen können einen überseeischen, von der Kraft-

quelle der Heimat abgetrennten Stützpunkt nicht am Leben halten, wenn die Flotte versagt, die seine Verbindung mit der Heimat deckt. Anderseits kann die Flotte der Stützpunkte nicht entbehren. Sie braucht Häfen als Ausgangspunkte und als Rückhalt der Operationen, die der Gewalt des Feindes durch Befestigungen entzogen sind und dadurch der Flotte Freiheit der Bewegung geben. Sie braucht Etappenpunkte, in denen, durch Befestigungen gedeckt, Vorräte lagern, um es den Schiffen möglich zu machen, die weiten Räume des Meeres zu durchmessen. Und wo solche im Frieden vorbereiteten Etappenpunkte fehlen, können sie im Kriege erkämpft oder durch bewegliche Etappen — den Troß — zur Not ersetzt werden. Beides aber bedeutet Einbuße an Kampfkraft, erfordert also Überschuß an Kraft, wenn nicht Gefahr entstehen soll. Der Troß ist auf den Schutz der Flotte angewiesen. Zieht die Flotte ihn heran, um ihre Vorräte zu ergänzen, so ist sie während dessen zum Kampfe nicht gerüstet. Und doch muß sie die Ergänzung der Vorräte möglichst lange hinausschieben, um, mit allem Nötigen versehen, in den Machtbereich des Feindes einzutreten. So sind das Zusammentreffen mit dem Feinde und das Zusammentreffen mit dem Troß entgegengesetzte Pole in solchen Operationen. Sie in das richtige Verhältnis zueinander zu bringen, ist die schwierige Aufgabe der strategischen Leitung.

Ich glaube hiermit die Grundlage gewonnen zu haben zu einer Darstellung der Operationen, wie sie für unsere Zwecke genügt. Wir haben als einziges Operationsziel im Kampfe um die Seeherrschaft — und um solche Operationen handelt es sich zunächst allein — die Flotte des Gegners kennen gelernt, als Operationsbasis das eigene Land oder vorgeschobene Stützpunkte, wir haben auch schon unterschieden zwischen einfachen Operationen, d. h. solchen, welche die Flotte durchführen kann mit den Vorräten, die die Schiffe in sich tragen, und zusammengesetzten Operationen, d. h. solchen, zu denen ein Auffüllen der Vorräte aus Stützpunkten oder Troßschiffen notwendig wird, um den Raum und die Zeit zu überbrücken.

b. Operationen zur Erkämpfung der Seeherrschaft. Wir sind hiermit an einer Hauptschwierigkeit des Seekrieges und des Seeverkehrs überhaupt, der Überbrückung des Raumes, angelangt, und damit an dem Hauptmerkmal der offenen See als Operationsfeld. Es ist oft gesagt worden, die See mache alle Völker zu Nachbarn, die an ihr wohnen, man darf damit aber nicht die landläufige Anschauung verbinden, daß diese Nachbarn auch Tür an Tür wohnen. Der Landkrieg kann sich direkt auf sein eigenes Land stützen, wenn er die Grenze überschreitet, aber erst die Herrschaft über das die Länder trennende Meer — d. h. die Überspannung des Raumes und die Überwindung der uns entgegentretenden feindlichen Flotte — schließt im Seekriege Grenze an Grenze. Maßgebend für die Einleitung der Operationen wird daher in erster Linie die Frage: wie kann ich die Entfernung überwinden, die mich vom Feinde trennt, dann erst kommt die Frage: wie überwinde ich die feindliche Flotte, wenn ich in ihren Machtbereich eingetreten bin.

Die geographische Lage der kriegführenden Staaten ist somit das zuerst zu Beachtende. Der Kanal, der die Küsten von England und Frankreich trennt, kann mit dem Aktionsradius der Flotten in einfacher Operation ohne weiteres überspannt werden. Liegt die entscheidende Stelle für solchen Krieg in anderen Seegebieten, so treten statt der Häfen an der englischen Küste die vorgeschobenen Stützpunkte ein,

z. B. Gibraltar und Malta für das Mittelmeer. Inseln sind ja die gegebenen Zwischenglieder zur Überspannung der die Kontinente trennenden Ozeane. Sie sind die Fußpunkte für den feindlichen Verkehr, besondere Wichtigkeit haben sie aber für den Seekrieg. Denn zwischen dem friedlichen und dem kriegerischen Verkehr ist hier ein großer Unterschied: Bestimmung des Handelsschiffes ist die Fahrt von Hafen zu Hafen. Reicht sein Kohlenvorrat hierfür, so war der ihm zugemutete Weg richtig bemessen. Bestimmung des Kriegsschiffes ist der Aufenthalt auf See, nähert es sich an des Feindes Küste dem Machtbereich der feindlichen Flotte, so steht es vor seiner Hauptaufgabe, und mit je vollerem Kohlenvorrat es an sie herantritt, desto besser. Wenn daher Fr. Ratzel in einem Aufsatz in der „Marine-Rundschau" sagt: „Eben darum (weil er im Verhältnis zu den ihn begrenzenden Erdteilen kleiner ist als der pazifische) ist auch seine (des Atlantischen Ozeans) Inselarmut kein Hindernis des Verkehrs mehr, dessen kurze Linien in diesem Meere keine Rastflächen brauchen", so hat er vollkommen Recht für den friedlichen Schiffsverkehr. Ein Krieg zwischen zwei Staaten, die der Atlantische Ozean trennt, kann der Zwischeninseln schwer entbehren. Die Bermudas sind selbst für England, das seine kanadischen Häfen und seine westindischen Inseln als vorgeschobene Operationsbasen benutzen kann, von großem Wert, und welche Rolle die Azoren in einem transozeanischen Kriege einmal spielen können, wird vielleicht die Zukunft lehren, ob nun der Angreifer von Westen her sich dem alten Europa nähern sollte oder ob ein europäischer Staat die Union an ihrer Küste angreifen will.

Wie beeinflußt nun die überall gleichartige Beschaffenheit des offenen Meeres die Operationen im Seekriege? Im Landkriege ist die Fortbewegung großer Heeresmassen an das Straßennetz gebunden. Je ausgebildeter dieses ist, desto freier ist die Wahl der Operationswege, je weniger Straßen existieren, desto mehr wächst der Wert der einzelnen, und Knotenpunkte, Übergänge, Sperrfestungen können solche Wichtigkeit erlangen, daß sie die Operationen wesentlich beeinflussen. Sie treten dann mit dem Hauptoperationsziel, dem feindlichen Heere, in Konkurrenz und werden zu strategisch wichtigen Punkten. Das offene Meer ist überall zur Fortbewegung gleich geeignet, es ist die straßenreichste Fläche. Strategisch wichtig ist auf ihr daher vorläufig nur derjenige Punkt, auf welchem die feindliche Flotte steht. Wo man die Schlacht schlägt, ist auch deshalb weniger wichtig, weil die Besiegung der feindlichen Flotte alle vom Feinde etwa bedrohten Punkte deckt und dem Sieger die ganze See erschließt. Der geschlagene Gegner muß das Operationsfeld räumen, Gelegenheit zur abschnittweisen Verteidigung, zum Standhalten auch mit geringeren Streitkräften in ausgewählten und vorbereiteten Stellungen bietet die offene See nicht, sondern nur die Küste. Denn wie die einzigen Hindernisse auf der See die feindliche Gewalt und die Entfernung sind, so ist die Entfernung auch die einzige Deckung gegen den Feind. Den Begriff der Stellung im Sinne des Landkrieges kennt der Seekrieg auf offener See nicht, sondern nur an der Küste. Will daher der Stratege die Kampfleistung des Schlachtkörpers als Faktor in die Vorausberechnung des Erfolges einstellen, so ist dies auf dem Meere leichter, wo die Kampfleistung an jeder Stelle des Operationsfeldes dieselbe ist. Im Kampf der Heere entscheidet erst das Verhältnis von Kampfkraft und Stellung darüber, was in jedem Falle mit einem bestimmten Schlachtkörper taktisch geleistet werden kann. So kommt die Kampfleistung der Flotte absoluter zur Geltung als die der Heere, und die Vernichtung

der feindlichen Streitmacht wird zum höchsten Gesetz im Seekriege, die See ist der Schauplatz großer Entscheidungen von einem Punkte aus. Das Zusammenfassen der Kraft für diese Entscheidung wird daher zum höchsten Gesetz der Strategie, soweit nicht die Rücksicht auf einheitliche Führung in der Schlacht taktisch eine Grenze zieht.

Diese Einwirkung der Beschaffenheit der See auf die Operationen tritt aber erst in das richtige Licht, wenn man ihr eine Charakteristik des Schlachtkörpers einer Flotte gegenüberstellt. Was die Armee an Troß (erster Munitionsergänzung, Fourage, Proviant, Lagerbedürfnissen) dem Schlachtkörper nachführt, tragen die Schiffe für die Dauer des Kohlenvorrats in sich. Der Kohlenvorrat bestimmt daher die Grenzen der einfachen Operation. Innerhalb der durch den Kohlenvorrat gezogenen Grenzen ist der Schlachtkörper der Flotte vollkommen unabhängig, er kann bis zur taktischen Entscheidung kampfbereit zusammengehalten und einheitlich geleitet werden, im Gegensatz zu einer operierenden Armee, die, an ein bestimmtes Straßennetz und an einen Troß gebunden, sich trennen muß, um marschieren zu können, um Verpflegung und Unterbringung zu ermöglichen, und die doch für die Schlacht rechtzeitig vereinigt sein und schon im Aufmarsch zur Schlacht den taktischen Möglichkeiten, die das Gelände bietet, Rechnung tragen soll. Anders wie im Landkriege, wo es nach Moltkes Ausspruch die Aufgabe des Führers großer Massen ist, „für die Operation so lange wie möglich in der Trennung zu beharren, für die Entscheidung rechtzeitig gesammelt zu sein", schrumpft der Übergang von der strategischen Bewegung zum taktischen Handeln für eine Flotte zu einem Minimum zusammen. Es kommt hinzu, daß Flotten und Schiffe auf offener See ihre Marschrichtung frei wählen und schnell ändern können. Die Entwickelung aus dem Marsch zum Gefecht erfordert daher nach der Seite oder nach hinten hin keine wesentlich längere Zeit als in der Marschrichtung selbst und die Operationen auf See brauchen mit der Gefahr einer Umgehung oder Flankierung bei gutem Sicherheitsdienst kaum zu rechnen.

Man könnte glauben, daß aus den hier geschilderten Verhältnissen, wie sie sich aus der Natur des Operationsfeldes und aus der Beschaffenheit der Kampfmittel ergeben, für die Operationen nur Vorteile entstehen. Aber näheres Zusehen läßt doch auch Nachteile erkennen. Auch der Feind hat die Möglichkeit, in kürzester Zeit vom Marsch zum Gefecht überzugehen. Dadurch zwingt er uns zum steten Zusammenhalten der Kräfte auf engem Raum, und wenn Moltke von Operationen im Landkriege sagt: „Die Deckung der Trains beruht wesentlich auf zweckmäßig gewählter Marschrichtung und Kolonneneinteilung", so ist ohne weiteres klar, daß man auf dem überall fahrbaren Meere, das Angriffe von allen Seiten her erlaubt, für die auf engem Raum zusammengehaltene Flotte von einer strategischen Front in dem Sinne nicht sprechen kann, daß sie Deckung gewährt für alles, was auf der dem Feinde abgewandten Seite steht oder marschiert. Deckung kann man auf See dem Troß nur geben durch die Entfernung oder dadurch, daß man die feindliche Kampfkraft bindet durch die eigene, d. h. durch Angriff. Und weiter. Das Zusammenhalten der marschierenden Flotte auf engem Raum setzt sie in ein Mißverhältnis zu der weiten Fläche, auf der sie sich bewegt, es läßt — trotz aller Ergänzung durch leichte Streitkräfte — die Gefahr entstehen, daß man den Feind verfehlt, den man sucht.

Auf See bereitet also nicht der Gegensatz, der in dem „getrennt Marschieren und vereint Schlagen“ liegt, Schwierigkeit, die Schwierigkeit für die Operationen im Seekriege besteht vielmehr — außer der schon erwähnten Überbrückung des Raumes — darin, auf der pfadlosen, nachrichtenlosen Fläche den Feind innerhalb der durch den Kohlenradius gezogenen Grenze zu finden und an einer Stelle zur Schlacht zu zwingen, die Rückkehr oder Vorschreiten zu einem Kohlenhafen — also Fortsetzung der Kriegshandlung — gestattet. Diese Verhältnisse drängen die Operationen von der freien See, wo eigentlich nur ein zufälliges Zusammentreffen möglich ist, in die Nähe der Küste und in Meeresteile, wo der engere Raum und die Beschränkung der Bewegungsfreiheit das Auffinden und Festhalten erleichtern. Die Kriegsgeschichte gibt überall die Bestätigung dieser theoretischen Schlußfolgerung, denn tatsächlich sind mitten im Ozean Schlachten nie geschlagen worden, die meisten sogar in Sicht der Küste. Man kann auch nicht sagen, daß diese Art des Operierens dem Sinne der Seeherrschaft zuwiderhandele, daß man durch Verlegung der Operationen an die Küste die Fläche aufgebe, die man ja beherrschen will. Der Ausgleich liegt eben darin, daß, wie wir gesehen haben, die Vernichtung der feindlichen Flotte, wo die Schlacht auch geschlagen werde, dem Sieger die ganze See erschließt.

Die allgemeine geographische Gestaltung der See, d. h. das Verhältnis der Meeresfläche zu der sie umschließenden Küste, wirkt also formgebend auf die Operationen ein. Küstengewässer, Randmeere und Mittelmeere bilden die Kriegstheater des Seekrieges, nicht die große Fläche des Weltmeeres, und ich möchte an die Einleitung anknüpfend sagen: das Meer ist nur der Weg, der die Kriegstheater verbindet.

Die Eigenart des Meeres bewirkt also eine Teilung und läßt unterscheiden zwischen Gebieten, die zur Kriegführung geeignet sind, und solchen, die sie erschweren oder beinahe unmöglich machen. Sie hebt die Operationen heraus aus der unendlichen Einförmigkeit der Meeresfläche und versetzt sie in die unendliche Mannigfaltigkeit der über die ganze Welt verteilten Kriegstheater. Welches dieser zur Kriegführung geeigneten Gebiete dann wirklich zum Schauplatz von Kriegshandlungen wird, darüber entscheidet die geographische Lage der kriegführenden Staaten zueinander, die Verteilung ihrer Seeinteressen über das Weltmeer, die Annahmen über die Handlungsweise des Gegners und — daraus hergeleitet — der Entschluß darüber, wie ich selbst handeln muß, um den Feind zur Schlacht zu zwingen.

c. Die Operationsformen. Unendlich vielgestaltig wie der Seekrieg selbst sind nun auch seine Operationen, dies ergibt sich schon aus der Verschiedenartigkeit der auf sie einwirkenden, soeben kurz aufgezählten Einflüsse. Es lassen sich aber doch gewisse Grundformen erkennen, die mutatis mutandis in allen Kriegsfällen wiederkehren. Zu ihrer Darstellung gehe ich jetzt über.

Ich muß hierzu zunächst die Frage erörtern: Wie werden die Kriegsabsichten beschaffen sein, mit denen die Gegner in den Kampf eintreten? Wo mit etwa gleichen Kräften der Krieg begonnen wird, scheint es das Natürlichste zu sein, daß beide Parteien sich in dem Bestreben, zunächst den Kampf um die Seeherrschaft zur Entscheidung zu bringen, begegnen. Operationen, die hieraus entständen, würden die einfachsten Formen zeigen. So einfach wird die Sache aber kaum je liegen, denn die Vorbedingungen dazu werden meist fehlen: rechtzeitiges Zusammenziehen der vielleicht

in verschiedenen Häfen ausgerüsteten Flottenteile und gleichzeitiges Bereitsein der vereinigten Flotten beider Gegner in ihren Aufmarschhäfen, gleiches Bestreben, die Entscheidung in einer Begegnungsschlacht zu suchen, und schließlich die Kenntnis davon, daß der Gegner dasselbe will. Die Absicht, dem Feinde zuvorzukommen, die Teile seiner Flotte mit überlegenen Kräften getrennt anzugreifen, wird oft der Grundgedanke der Operationen sein. Auf der anderen Seite kann das Bestreben, die Schlachtentscheidung zunächst hinauszuschieben, in vielen Fällen durchaus berechtigt sein, und wo schließlich im Kampf mit einem schwächeren Gegner ausgesprochene strategische Defensive uns gegenübertritt, ist dessen Operationsziel vielleicht garnicht unsere Flotte, sondern irgend eine empfindliche Stelle unserer Seeinteressen, die er schädigen will. Kurz, eine allgemeine Besprechung der Operationsformen wird sich am richtigsten auf der Annahme aufbauen, daß der Gegner die Schlacht vermeiden, uns also ausweichen will. Dieser für die Operationsleitung schwierigere Fall wird dann auch die leichteren mit einschließen, so viele Zwischenformen sich durch die Verschiedenheit der äußeren Umstände und durch die Verschiedenheit der in die Operation hineingetragenen Motive dann auch herausbilden mögen. Ich unterscheide hiernach folgende typischen Formen:

1. Einnahme der Anfangsstellung vor dem feindlichen Hafen. Es ist dies die entscheidendste Form der Offensive, die das im Frieden gemeinsame, im Kriege aber umstrittene Seegebiet sofort dadurch mit Beschlag belegt, daß sie die Friedensgrenze bis an die Küste des Feindes verschiebt und zur Schlacht schreitet, sobald er es betritt. Diese — naturgemäß an Erfüllung einer Reihe von Vorbedingungen geknüpfte — Operationsform will den Feind am Anfangspunkt seiner Bahn fassen und ist dadurch das sicherste Mittel, ihn zu finden und alle seine Pläne zu vereiteln. Sie war die Form der englischen Kriegführung in den napoleonischen Kriegen, seit Sir John Jervis und Nelson das offensive Prinzip konsequent durchführten, und gipfelte in der Schlacht von Trafalgar.

2. Aufsuchen des Feindes auf See auf dem Wege zu seinem Operationsziel. Diese Form ist an sich schon dadurch schwieriger als die erste, daß sie nicht wie diese alle Wege, die der Feind wählen kann, einschließt, sondern sich aufbaut auf Annahmen über seine Pläne, Annahmen, die trügen können. Die Schwierigkeit wächst, wo die Operation in weite, offene Seegebiete führt, die das Auffinden des Gegners erschweren. Erleichtert kann sie unter Umständen dadurch werden, daß es gelingt, leichte Streitkräfte bis an den Abgangshafen des Feindes vorzuschieben, die ihn beobachten und das zunächst zurückgehaltene eigene Gros heranführen, damit es nicht in die Luft stößt. Hierher gehören die englischen Manöver des vergangenen Sommers im Nordatlantik. Eine bei Lagos an der portugiesischen Küste aufgestellte starke Flotte sollte die Vereinigung zweier schwächerer Flottenteile verhindern und einen von ihnen zum Schlagen zwingen. Von diesen stand beim Beginn der Operation das eine Geschwader in Madeira, das andere war von England her im Anmarsch. Es gelang den leichten Streitkräften der Lagos-Flotte, mit dem Geschwader bei Madeira Fühlung zu bekommen, man konnte es aber vor der Vereinigung mit seinem Genossen nicht zur Schlacht zwingen, sondern stand schließlich der vereinten, nunmehr stärkeren Flotte des Feindes gegenüber. Ziel der Operationen für die beiden schwächeren Flottenteile war also hier, den vorausbestimmten Vereinigungspunkt ohne Kampf zu erreichen.

3. Aufstellung an Orten, wo die freien Wege der See sich der Küste nähern, oder an navigatorischen Engen des Seeverkehrs. Beides läßt sich zu einer Form zusammenfassen, weil man in beiden Fällen die einschränkende Nähe der Küste benutzt, um den Feind auf Wegen anzutreffen, die er nach unserer Annahme einschlagen wird. So wurde im Jahre 1805 eine englische Flotte unter Sir John Calder beauftragt, in der Höhe von Kap Finisterre zu kreuzen, als Villeneuve von dem mißglückten Rendezvous mit der Brest-Flotte von Westindien nach Europa zurückkehrte. Man nahm an, daß der Feind hier die Küste ansteuern würde, weil in Ferrol-Coruña französisch-spanische Streitkräfte lagen, die ihn verstärken konnten. Ebenso ging die amerikanische Flotte unter Sampson im Jahre 1898 dem Admiral Cervera von Cuba her nur bis zu der Kette der das westindische Kriegstheater begrenzenden Inseln entgegen. Auch hier fuhr man nicht in den Atlantischen Ozean hinaus, um den Feind zu suchen, sondern erwartete ihn bei Puerto Rico in der Annahme, daß er diese spanische Besitzung ansteuern würde.

Eine Operation der zweiten Art — d. h. Aufstellung an navigatorischen Engen des Seeverkehrs — bereitete Nelson vor, als nach Besiegung der französischen Mittelmeerflotte bei Abukir englische Flottenteile über das ganze Gebiet des mittelmeerischen Kriegstheaters zur Ausnutzung der Seeherrschaft verteilt waren. Es standen Detachements englischer Linienschiffe an der Küste von Ägypten, wo sich das im Jahre 1798 gelandete französische Heer noch befand, ferner vor Neapel, bei Sizilien, bei Malta und bei Port Mahon auf Minorca, als im Frühjahr der französische Admiral Bruix mit einer starken Flotte von Brest her in Toulon einlief und die Zusammenziehung der englischen Streitkräfte nötig machte, um zur Schlacht gerüstet zu sein. Nelson beabsichtigte, alle Detachements mit Ausnahme des ägyptischen bei Sizilien zusammenzuziehen. Als maßgebend für diesen Entschluß sehe ich an, daß eine Vereinigung auf den Feind hin, um ihn bei Toulon zu fassen, nicht mehr möglich war und weil dadurch auch die ihm zunächststehenden Detachements der Gefahr ausgesetzt worden wären, einzeln vernichtet zu werden. Durch rechtzeitiges Zurückziehen dieser Flottenteile durfte man dagegen hoffen, sich da, wo die Verbindungswege zwischen den östlichen und den westlichen Becken des Mittelmeers ihre engste Stelle haben, rechtzeitig zum Schlagen zu vereinigen, wenn der Feind, wie Nelson annahm, die Absicht haben sollte, das in Ägypten durch Englands Seeherrschaft von der Welt abgeschlossene Heer von seiner Bewachung zu befreien.

Es ist wohl gut, hier einmal innezuhalten, um zu überschauen, wie sich die Einwirkung der geographischen Verhältnisse auf die Operationen gestaltet.

Wir haben gesehen, daß die überall gleichartige Beschaffenheit der offenen See die Operationen an die Küste drängt. Wechselnd wie die Gestaltung der Küste selbst ist dort dann auch ihr Einfluß. Einmal ist es die Umgebung des zu bewachenden Hafens und seine Lage zum Operationsfelde, die zur Geltung kommt, in einem anderen Falle die Anziehung, die ein Küstenpunkt auf eine Flotte ausübt, welche sich dem Küstenmeere vom Ozean her nähert, oder endlich Engen, die sich innerhalb des Kriegstheaters durch Aneinanderschließen der Küste bilden. Alle diese Beziehungen zur Küste wirken auf die Operationen ein, am entscheidendsten aber wohl die zuletzt erwähnten, die innere Gliederung des Kriegstheaters. Wir können dies

erkennen, wenn wir die von Nelson bei Sizilien geplante Operation vergleichen mit den Ereignissen des spanisch-amerikanischen Krieges im westindischen Mittelmeer, die uns andeutungsweise schon beschäftigt haben. Eine so klare Gliederung, wie das romanische Mittelmeer uns zeigt: Zwei beinahe gleich große Hälften, verbunden durch eine verhältnismäßig enge Meeresstraße, weist die Operationsleitung bei jedem Übergange von Ost nach West und umgekehrt ohne weiteres auf diesen Punkt hin. Anders in Westindien.

Dem Admiral Sampson war es nicht gelungen, durch sein Vorgehen bis an die östliche Umgrenzung des Kriegstheaters die Flotte des Admirals Cervera zu finden. Bald darauf erfuhr man in Washington, daß Cervera in Curaçao, ganz unten im Süden, eingelaufen sei. Die den Amerikanern bekannte Kohlennot der spanischen Schiffe ließ annehmen, daß der Feind den direktesten Weg wählen würde mit der allgemeinen Operationsrichtung Nord. Zwischen ihm und seinem wahrscheinlich doch in den cubanischen Gewässern zu suchenden Bestimmungsort lag dann zunächst in etwa 360 Seemeilen Breite das Caraibische Meer; von ihm aus bietet der von dem zentralamerikanischen Festland bei Kap Gracias a Dios und den Inseln Jamaica, San-Domingo und Puerto Rico gebildete Abschnitt drei Wege dar. Hiervon kam der westlichste als navigatorisch schwierig weniger in Frage, von den beiden anderen bot keiner dem Feinde so entscheidende Vorteile, daß man durch Aufstellung der Unionsflotte dort und Freilassung des andern genügende Sicherheit erlangt hätte; eine Teilung erschien wohl nicht ratsam, kurz, man entschloß sich dazu, die in Frage kommenden Durchfahrten mit Beobachtungskreuzern zu besetzen, die Schlachtschiffe aber zunächst nach Key-West, an das Nordende des Operationsfeldes also, zurückzunehmen. Erst wenn man weitere Nachrichten vom Feinde hatte, wollte man dann vorstoßen und angreifen. Die innere Gliederung des Kriegstheaters ließ es untunlich erscheinen, anders zu handeln.

Werfen wir noch einen Blick auf unsere Ostsee, von dem Geographen das Baltische Mittelmeer genannt, so zeigt sich uns wieder ein anderes Bild. Eine Flotte, deren Aufgabe es ist, vom Finnischen Busen aus den Ausgang in die Nordsee zu gewinnen, tritt von Norden her durch die östlich und westlich der Insel Gotland führenden Seewege in unsere Gewässer ein. Ob es für uns möglich sein würde, ihr dort schon entgegenzutreten, hinge von der Anfangsstellung beider Flotten und der ihnen innewohnenden Marschgeschwindigkeit ab, aber die Besetzung dieser Passagen ist schwierig wegen ihrer Breite und wegen der Zweiteilung. Es folgt ein offener, etwa 90 Seemeilen breiter Meeresteil von 150 Seemeilen Länge. Den nächsten Abschnitt, zugleich den Ausweg durch den Sund sperrend, bilden die Engen nördlich und südlich der Insel Bornholm. Dann führt weiter zum Südeingange des Großen Belt die Durchfahrt zwischen der pommersch-mecklenburgischen Küste und den dänischen Inseln in ihrer ganzen Länge das Auffinden des Feindes erleichternd, an einzelnen Verengungen aber besonders dazu geeignet. Es steht also für den hier angenommenen Fall der deutschen Flotte eine Reihe von Aufstellungsarten zur Auswahl, verschieden nach den Aussichten, die sie für das Zusammentreffen mit dem Feinde bieten, zu unterscheiden auch danach, welche von ihnen in der zur Verfügung stehenden Zeit zu erreichen ist.

Durch solche Gliederung des Kriegstheaters erlangen also bestimmte Örtlichkeiten besonderen Wert für die Operationen, sie werden zu strategisch wichtigen Punkten. Man muß sich aber hierbei vor unrichtigen Auffassungen hüten. Nicht dadurch erwirbt man sich die Herrschaft über die See, daß man bestimmte Stellungen verteidigt, sondern nur durch Vernichtung der feindlichen Flotte. Man soll den offensiven Gedanken auch in solche Stellungen hineintragen und ihren Wert nicht in dem sehen, was sie leisten, um dem Feinde bestimmte Seegebiete zu verschließen, sondern darin, daß sie uns die Aussicht bieten, den Feind zu finden und zur Schlacht zu zwingen. Nur solche Auffassung rechtfertigt ein Zurückhalten oder sogar ein Zurückweichen vor dem Feinde (siehe amerikanisch-spanischer Krieg), ohne die offensive Tendenz der Kriegführung zu schädigen, und ich kann einen früher gebrauchten Ausdruck jetzt folgendermaßen erweitern: Strategisch wichtig ist im Kampf um die Seeherrschaft zunächst der Punkt, wo die feindliche Flotte steht, sodann erlangen diejenigen Orte auf der See strategischen Wert, welche mir Aussicht auf ein Zusammentreffen mit dem Feinde eröffnen.

Wir folgen demselben Gedankengange, wenn wir — den Faden der Darstellung wieder aufnehmend — zu der letzten Grundform der Operationen übergehen:

4. **Aufsuchen des Feindes an seinem voraussichtlichen Operationsziel, wo dies nicht unsere Flotte ist.** Kann man den Feind nicht am Anfange seiner Bahn treffen, und bietet sich keine Gelegenheit, dies unterwegs zu tun, so bleibt nur der Endpunkt übrig. Auch hier möchte ich Nelsons Flottenleitung als Beispiel benutzen. Als er im Sommer 1798 vor der Aufgabe stand, die aus Toulon mit einem großen Truppentransport unter Napoleons Führung ausgelaufene Flotte zu finden, konnten dafür, wo der Feind zu suchen sei, nur Annahmen über sein Operationsziel dienen. So entstand die vom 7. Juni bis zum 1. August dauernde Kreuzfahrt durch das Mittelmeer, die Nelson an alle diejenigen Punkte führte, die er für bedroht hielt, und die schließlich mit der Schlacht von Abukir an der ägyptischen Küste endete.

Blicken wir zurück, so sehen wir, daß alle diese Operationsformen sich aufbauen auf Annahmen über die vermutliche Handlungsweise des Gegners. Die zuerst von mir angeführte ist hiervon keine immer gültige Ausnahme. Denn wenn die Aufstellung vor dem feindlichen Hafen scheinbar auch allen Möglichkeiten gerecht wird, so fehlt ihr doch — und zwar heute wohl noch mehr als früher — die Sicherheit des Gelingens, und ist die feindliche Flotte erst einmal entschlüpft, so können nur Annahmen über das, was sie vorhat, Anhaltspunkte dafür bieten, wie man sie finden kann. Dieses Nachdenken über das, was der Feind vorhat, darf aber nicht dazu führen, seine Pläne zur Richtschnur unseres Handelns zu nehmen. Nicht Abwehr des Gegners ist das Ziel der Operationen, sondern Erreichung unserer Zwecke durch Angriff auf ihn. Am klarsten erkennt man dies bei Nelson, der die Schlacht als Kriegsmittel und Schlußstein der Operationen nie aus den Augen verlor. Denn nicht eigentlich die Absicht, die englischen Interessen an den bedrohten Punkten direkt zu schützen, war es, was ihn im Jahre 1798 Napoleons Flotte überallhin folgen ließ, nicht diese Punkte selbst waren ihm von Wichtigkeit, sondern die Aussicht, die sie ihm boten, dort den Feind zu treffen. Daß die Schlacht, die dann die französische Flotte vernichtete, in der Nähe der gelandeten Armee geschlagen wurde und dadurch

mit den Vorgängen in Ägypten in unmittelbare Berührung kam, kann man einen Zufall nennen. Sie hätte auch in See oder bei der Insel Korfu, 700 Seemeilen von Abukir entfernt, geschlagen werden können, denn auch diesen Platz hatte Napoleon seinem Admiral vorgeschlagen, um die Flotte in Sicherheit zu bringen, neben Alexandrien und der Bucht von Abukir. Und der Flotte wäre Nelson gefolgt, wo sie auch hinging, an ihrer Besiegung hing die Seeherrschaft im Mittelmeer und damit auch das Schicksal der Armee in Ägypten.

Wenn ich sage, die Seeherrschaft im Mittelmeer, so führt dies aber weiter zu der Frage: Hätte Nelson mit allen seinen Schiffen der feindlichen Flotte auch folgen dürfen, wenn sie, nachdem die Landung der Armee in Ägypten gelungen war, das Mittelmeer verließ? Wären die Folgen eines Sieges dieselben geblieben, wenn die Verfolgung statt bei Abukir z. B. erst in Westindien geendet hätte? Wie der Ort der Schlacht liegt zu der Gegend, wo der Gegner Freiheit der Bewegung braucht, um uns Schaden zuzufügen, oder wo wir herrschen wollen, um den Feind zu schädigen, das gibt der Schlacht erst die Bedeutung im Rahmen des Ganzen. Auch der Begriff des Kriegstheaters erhält hierdurch eine neue Bedeutung als Wirkungsbereich einer Flotte und die Weiterverfolgung des hier angeregten Gedankens würde uns auf die Kombinierung mehrerer Kriegstheater und mehrerer Flotten führen. Wir erkennen auch, daß die Operationen zur Erkämpfung der Seeherrschaft sich doch nicht in so freien Bahnen bewegen, wie es auf den ersten Blick scheint, und daß das an sich richtige Prinzip, die feindliche Flotte zum Angriffsobjekt zu nehmen, beeinflußt wird durch die Notwendigkeit, dort zu schlagen, wo man herrschen will, um das Errungene auszunutzen. Darum habe ich früher gesagt: Die Verteilung der Seeinteressen der kriegführenden Staaten über die Welt entscheidet darüber, welche Kriegstheater zu Kriegsschauplätzen werden, sie ziehen die Flotten beider Gegner an zur Schädigung und zum Schutz. Innerhalb der hierdurch gezogenen Grenzen bleibt aber das Prinzip, der feindlichen Flotte zu folgen, wo sie auch hingehen möge, richtig, um zunächst dieses Hindernis der Seeherrschaft zu beseitigen.

Ich habe hiermit das beendet, was ich über die See als Feld der Operationen zur Erkämpfung der Seeherrschaft vortragen wollte, und will zunächst dazu übergehen, zu schildern, wie das Kampffeld der See den Gang der Schlacht beeinflußt. In den neuen Abschnitt möchte ich aber als Resultat der bisherigen Überlegungen folgendes mit hinübernehmen: Die Aufgabe, die der Stratege am Schluß der Operation dem Taktiker stellt, lautet: Vernichtung der feindlichen Flotte.

d. Die Grundformen der Schlachtentaktik. Im Laufe der strategischen Besprechung habe ich gesagt: „Den Begriff der Stellung im Sinne des Landkriegs kennt der Seekrieg auf offener See nicht, sondern nur an der Küste". Wir werden dies in Beziehung auf taktische Verhältnisse hier zu betrachten haben.

Der Begriff der taktischen Stellung ist am Lande geknüpft an Höhenlage, Freiheit des Schußfeldes, Möglichkeit der Annäherung des Feindes, Möglichkeit für eigene taktische Bewegungen. Auf See bestehen solche Unterschiede überhaupt nicht, Freund und Feind stehen sich vollkommen frei gegenüber. Zwar soll auch die Taktik des Landkrieges sich nicht zum Sklaven der Geländebenutzung machen, sondern soll suchen, sich durch Anpassung und Ausnutzung vom Einfluß des Geländes möglichst zu

befreien, aber es ist wohl klar, daß für den Seekrieg viele der am Lande wirkenden, je nach der Örtlichkeit veränderlichen Einflüsse fortfallen. So läßt denn die überall gleichartige Gestaltung des Kampffeldes diejenigen taktischen Einflüsse klarer hervortreten, die neben der Leistung des Personals bestimmend für den taktischen Erfolg sind: Die absolute Leistung der Waffen und die dem Gefechtsstande — dem Schiffe — innewohnende Bewegungsfähigkeit. Diese beiden Faktoren sind es denn auch, die den Schiffstyp bestimmen und sich in dem verfügbaren Deplacement den Rang streitig machen. Der Unterschied zwischen Panzerkreuzer und Linienschiff besteht darin, daß das Verhältnis von Kampfkraft und Geschwindigkeit in beiden verschieden ist, und das Streben nach Vergrößerung des Deplacements der Schiffe entspringt den Schwierigkeiten, die entstehen, wenn man sowohl die Kampfkraft wie die Geschwindigkeit möglichst hoch halten will, ohne daß eins durch das andere Einbuße erleidet.

Aber auch auf dem freien Kampffelde der See gibt es günstige und ungünstige Stellungen. Um dies zu verstehen, ist es notwendig, sich den Typ des modernen Schlachtschiffes, wenigstens was seine Hauptwaffe, die Artillerie, anbetrifft, einmal vor Augen zu führen. Die größte Waffenwirkung hat dieses Schiff nach der Seite hin bis zu den Richtungen, die etwa 45° von vorn und 45° von achtern zu seiner Kursrichtung liegen. Ist diese 90° umfassende Gefechtszone dem Feinde zugewendet, so stehe ich günstig für die Wirkung meiner Waffen. Ich bin der Wirkung seiner Waffen am wenigsten ausgesetzt, wenn ich ihm nicht in diese Gefechtszone hineinlaufe. (Fig. 1.) In der Figur steht also a günstig zu b, b ungünstig zu a und — zu

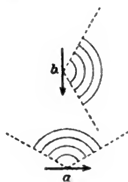


Fig. 1.

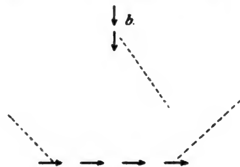


Fig. 2.

einem Verbande von Schiffen übergehend — Geschwader a günstig zum Geschwader b (Fig. 2) und umgekehrt. Die Stellung im wechselnden Gelände, wie sie der Landkrieg kennt, fällt auf See fort, der Unterschied in der Aufstellung der Gefechtskörper, wie sie in ganz ebenem Gelände für den Landkrieg sich aus Flankierung und Umfassung ergibt, bleibt.

Jede der beiden Parteien wird nun die günstige Stellung für sich suchen, die ungünstige aber vermeiden, und so wird im freien Wasser, wo in keiner Richtung Hindernisse bestehen, der vermittelst Geschwindigkeit und Manövrierkunst geführte Kampf um die Stellung die Grundlage der Waffenwirkung und damit der Entscheidung bilden. Da nun beide miteinander ringenden Parteien die gleichen Aussichten haben, hierin ihren Willen durchzusetzen, so nimmt man an, daß das laufende Gefecht, das Kreisgefecht und das

Passiergefecht (Fig. 3, 4 und 5) typische Formen des modernen Kampfes sein werden, Formen, in denen keiner der beiden Gegner von vornherein dem andern gegenüber im Vorteil ist, wenn nicht ein Überschuß an Kampfkraft oder an Geschwindigkeit dieses Verhältnis verschiebt.



Fig. 3.

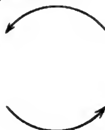


Fig. 4.



Fig. 5.

e. Taktischer Angriff und taktische Verteidigung zur See. Man kann, wenn man an die Vorteile denkt, die im Kampf am Lande die Stellung im Gelände bietet, dann ferner sagen: Taktische Defensive gibt es im freien Wasser nicht. Dies ist aber nur im Sinne dieses Vergleichs richtig. Hält man daran fest, daß auf See die einzige Deckung gegen feindliche Gewalt die Entfernung ist, so gilt der Satz: Annäherung an den Feind ist Angriff, Entfernung von ihm ist Verteidigung, und da die Natur des Kampffeldes jede Annäherungsrichtung und jede Rückzugsrichtung gestattet, so sind Kampfkraft, Geschwindigkeit und Kursrichtung zum Ziel die Elemente des Angriffs. Der Kurs direkt auf den Feind zu, wie ihn das Schiff b in Figur 1 steuert, scheint die entschiedenste Form des Angriffs zu sein. Dies trifft aber nur zu, wenn der Feind uns entgegenkommt oder von uns fortdampft. Bewegt sich der Feind quer zu unserm Kurse, wie z. B. in Figur 1 und 2 Schiff a und Geschwader a es tun, so würde solch Angriff sein Ziel verfehlen. Es ist also notwendig, den eigenen Kurs dem des Feindes anzupassen, eine Zwischenrichtung zu wählen, um nicht zurückzubleiben. Dies ist auch schon deshalb erwünscht, weil ein direkter Angriffskurs den Feind immer aus unserer günstigen Gefechtszone herausläßt und so eine Differenz an Gefechtsleistung zwischen Angriff und Verteidigung entstehen läßt, ausgenommen in der Fällen, wo der Feind ebenso zu uns steht, d. h. von uns fort oder auf uns zu dampft. Die günstige Form des Angriffs ist daher diejenige, welche Annäherung auf einem Kurse gestattet, der alle Geschütze im Feuer läßt. (Fig. 6.) Vorbedingung hierzu ist aber natürlich ein

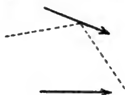


Fig. 6.



Fig. 7.

Überschuß an Geschwindigkeit um so viel, wie die Hypothenuse des rechtwinkligen Dreiecks länger ist als die Kathete. Man kann daher mit Clausewitz sagen: Der Angriff ist die schwächere Form des Kampfes, d. h. diejenige, welche die stärkeren Mittel erfordert, und wir sehen wieder, wie Geschwindigkeit und Gefechtskraft einander ergänzen. Denn um den Angriff ohne Nachteil durchführen zu können, brauchen wir entweder einen Überschuß an Geschwindigkeit, der Annäherung in günstiger Gefechts-

stellung gestattet, oder einen Überschuß an Kampfkraft, der uns trotz taktisch ungünstigen Anlaufs noch stark genug an den Feind herankommen läßt.

Aber auch der Gegner — wir wollen ihn den Verteidiger nennen — hat Freiheit der Bewegung, unähnlich dem Verteidiger im Landkriege, der eine gewählte Stellung festhält. Er kann den Anlauf des Angreifers dadurch verzögern, daß er von ihm fortsteuert. Ich will die hieraus entstehenden weiteren Kombinationen zwischen Kurs, Geschwindigkeit und Kampfkraft und die veränderte Waffenwirkung, die sich für beide Teile hieraus ergeben, nicht weiter besprechen und auch nicht näher schildern, wie mit solcher Annäherung sich im Formationskampfe dann das Überflügeln und Umfassen verbinden kann. Es ist dies aus dem Bilde (Fig. 7) ohne weiteres ersichtlich. Erwähnen will ich aber, daß die englischen Manöver vom Jahre 1901 in der Entscheidungsschlacht 20 Seemeilen südwestlich von Lizard diese Gefechtsform zeigen.

f. Anpassung der taktischen Grundformen an den speziellen Fall. Wie wir einen allgemeinen Einblick in die Operationen des Seekrieges dadurch gewonnen haben, daß wir die Natur des Operationsfeldes vergleichen mit der Beschaffenheit der Operationskörper, so sind wir hier durch die Gegenüberstellung von Kampffeld und Schiffstyp zu einer allgemeinen Anschauung taktischer Prinzipien gelangt, zu einem Einblick in die taktischen Grundformen. Wir haben den Kampf auf See kennen gelernt als ein Ringen um die günstigere Stellung in fortwährender Bewegung. Freiheit der Bewegung wird daher zum Lebenselement des Kampfes, Hinderung der freien Bewegung zum taktischen Nachteil. Wird nun diese Freiheit der Bewegung immer vorhanden sein?

Schon wo einem der Kämpfer — naturgemäß wohl meist dem schwächeren von beiden — der Auftrag erteilt ist, einen Punkt möglichst ohne Kampf zu erreichen, ist, auch in ganz freiem Wasser, für ihn eine strategische Hauptrichtung festgelegt. Sie wird je nach dem Gange des Gefechts auch taktisch zu einer Richtungslinie, und damit zu einer Hinderung der freien Bewegung werden.*) Gibt man dies zu, so führt uns diese Wechselwirkung zwischen Strategie und Taktik zu einem wichtigen Grundsatz:

> Derjenige tritt unter den günstigsten Bedingungen in den Kampf ein, dem kein anderer Auftrag zu teil wurde als die Vernichtung des Gegners.

Anders geartet sind die Einflüsse, die zur Geltung kommen, wo die Umgrenzung des Kampffeldes durch die Küste beschränkend eingreift. Erinnern wir uns daran, daß die Natur des Operationsfeldes den Kampf in begrenzte Gewässer und in die Nähe der Küste drängt, so kommen wir ohne weiteres zu der Einsicht, daß der Kampf in der Seeschlacht so freie Formen, wie wir sie uns theoretisch hergeleitet haben, kaum je zeigen wird. Beide Teile haben sich vielmehr im Sinne der ihnen gestellten Aufgabe mit der örtlichen Lage abzufinden, wie sie sich aus den navigatorischen Wegen und aus den Beziehungen zu bestimmten Punkten der Küste ergibt.

*) Das Gefecht bei den Azoren in den englischen Manövern des vergangenen Jahres (siehe Oktober- und Januarheft dieser Zeitschrift) gibt eine gute Illustration hierzu. Die strategische Richtung führte vom Ort des Fühlungnehmens zwischen B-Flotte und X-Flotte nach dem Hafen von Lagos.

Die Formen des Kampfes, wie sie die Wirklichkeit des Krieges uns zeigt, sind daher zwar hervorgegangen aus allgemeinen taktischen Überlegungen, sie werden aber in jedem Einzelfall umgewandelt durch Anpassung an den strategischen Auftrag und an die örtliche Lage. Hierfür zwei Beispiele:

Am Morgen des Schlachttages von Trafalgar steuerte Admiral Villeneuve bei westlichem Winde und aufkommender Dünung, die stürmisches Wetter aus Südwest erwarten ließ, mit der französisch-spanischen Flotte in einer langen Linie die spanische Küste entlang südlich und hatte Kap Trafalgar noch nicht passiert, als Nelson ihn von West her in zwei Kolonnen angriff. In welcher Form sollte er den Angriff annehmen? Blieb er im Kurse, so zog sich das Gefecht vor den Eingang in das Mittelmeer, alle havarierten Schiffe der Alliierten waren einer langen Verfolgung ausgesetzt, ohne einen befreundeten Hafen im Rücken, während lahmgeschossenen Schiffen des Feindes der Hafen von Gibraltar sich öffnete. Villeneuve handelte daher richtig, als er vor Beginn des Kampfes kehrt machte. Der nördliche Kurs näherte ihn dem in Lee gelegenen Schutzhafen von Cadiz und führte die Engländer auf Legerwall an eine klippenreiche Küste. Nelson hatte aus allgemein-taktischen Gründen von Anfang an die Absicht gehabt, seine Schiffe durch die feindliche Linie hindurchzuführen, wo auch die Schlacht geschlagen werden sollte. Dieser Plan bekam jetzt noch eine besondere Bedeutung dadurch, daß er die Möglichkeit bot, den feindlichen Schiffen den Rückzug nach Cadiz abzuschneiden, wenn auch auf die Gefahr hin, in eine seemännisch ungünstige Lage zur Küste zu kommen. Nelsons Befehl, die Anker klar zu halten, trug dem Rechnung.

Neben dieses der Wirklichkeit entnommene Beispiel stelle ich ein fingiertes.

Eine Flotte, die einem Feinde nicht zu große Annäherung gestatten will, um sich nicht der Gefahr auszusetzen, im Nahkampf vernichtet zu werden, kann dies dadurch erreichen, daß sie von ihm fortsteuert, wie die englische Flotte in der Schlacht bei Lizard es tat (Fig. 7), um der durch überlegene Geschwindigkeit des Gegners ihr drohenden Umfassung zu entgehen. Liegt aber nach der Seite, wohin die schwächere Flotte abbiegen will, ein Hafen, den sie erreichen muß, wenn sie bei ungünstigem Ausgang des Kampfes den Rest ihrer Schiffe in Sicherheit bringen will, so ist dem Abbiegen eine Grenze gesetzt. Der Führer hat also Stellung zu nehmen zu zwei einander begrenzenden taktischen Einwirkungen, und man kann dem Gefecht nicht diejenige Form geben, welche nach allgemein-taktischen Erwägungen die günstigste wäre. Gehe ich an die Überlegungen für eine solche Defensivschlacht aber von einer anderen Seite aus heran, so kann ich mir die Frage vorlegen: Wo muß ich mit meiner Flotte Aufstellung nehmen, um durch den von einer bestimmten Seite her zu erwartenden Angriff des Feindes nicht in eine ungünstige Lage gedrängt zu werden?

g. Wandlung taktischer Theorien durch den Einfluß der Wirklichkeit. Je mehr wir an der Hand solcher Beispiele vorgehen, desto mehr Abweichungen von der Grundform erkennen wir. Trotzdem müssen wir von dieser ausgehen und nicht von den Ausnahmen, wenn wir zu einer klaren Erkenntnis kommen wollen. Und wie man in der Anwendung der Grundformen taktischen Kampfes von äußeren Einflüssen nicht absehen darf, so darf man es — und damit komme ich für heute zum Schluß — nicht tun, wenn man allgemein-taktische Grundsätze richtig auf die Wirklichkeit anwenden will.

Der Schnellere kann den Kampf vermeiden oder erzwingen, ganz nach seinem Willen. Der Schnellere hat Freiheit in der Wahl der Waffen, er braucht sich weder dem Torpedo noch der Ramme des Gegners auszusetzen. Das sind solche Grundsätze. Ganz allgemein sind sie richtig als Grundlage taktischen Denkens, man muß sich aber darüber klar sein, daß auch der Gültigkeit solcher Prinzipien Grenzen gesetzt sind. Nur in ganz freier See finden Sätze wie die hier angeführten volle Gültigkeit, nur dort ist Platz zum Ausnutzen der Geschwindigkeit, d. h. wenn die Zeit ausreicht, um auch unter Umgehung des langsameren Gegners das Ziel zu erreichen.*) Verengen sich die Wege der See, so steigen die Aussichten für das langsamere Schiff, und in einer Durchfahrt, die eine Befestigung mit ihren Geschützen beherrscht, zwingt selbst dieses an den Ort gebundene Hindernis den Gegner zum Kampf — oder zum Aufgeben seines Planes. Und hierin liegt schließlich das Entscheidende. Es war ein Fundamentalirrtum der französischen neuen Schule, als sie in den Panzerkreuzern des Admirals Fournier das Universalschiff gefunden zu haben meinte, denn mit Ausweichen und mit Abwehr kann man seinen Willen nicht durchsetzen, sondern allein dadurch, daß man den Gegner schlägt, wo er sich zeigt.

Schon früher ist solche irrtümliche Auffassung der französischen Flotte verhängnisvoll geworden. Zu der Zeit, als sie sehr wohl noch mit der englischen Flotte in offener Seeschlacht sich hätte messen können, schlug sie mit ihren kampfkräftigen Linienschiffen Defensivschlachten, um sich den Feind vom Leibe zu halten. Man glaubte, daß Angriffe auf den Landbesitz des Feindes wichtiger seien, als daß man, wie ein französischer Schriftsteller der damaligen Zeit sagte, „dem Feinde ein paar Schiffe fortnähme". Nicht im Schiffstyp prägte sich damals der falsche strategische Gedanke aus, sondern in den schlecht gewählten Zielen der Kriegführung, beide Auffassungen entspringen aber derselben Wurzel.

Wir sehen, auch was den Schiffstyp anbelangt, die Sache anders an. Wir wissen, daß Schnelligkeit ein wichtiger Kampffaktor ist, aber sie kann mangelnde Kampfkraft nie ersetzen. Universalschiff, wenn man den vielen verschiedenen Aufgaben des Krieges gegenüber diesen Ausdruck überhaupt gebrauchen will, kann allein das kampfkräftige, von genügender Geschwindigkeit getragene Linienschiff sein. Denn auch taktisch gilt das früher von mir im strategischen Sinne gebrauchte Wort: Niemand kommt um die Notwendigkeit herum, dort zu schlagen, wo er herrschen will, und taktischer Erfolg ist schließlich richtige Strategie.

*) Auch hierfür sind die Ereignisse des 9. August in den englischen Sommermanövern vom Jahre 1903 ein gutes Beispiel. Admiral Domvile hatte in freiem Wasser die Möglichkeit, durch Abbiegen aus der strategischen Richtung dem Kampf mit den überlegenen Kräften des Gegners vermöge seiner größeren Geschwindigkeit aus dem Wege zu gehen, wenn er den Aufwand von Zeit und Weg nicht scheute. Der Zusammenhang von Strategie und Taktik zeigte sich hier aber auch darin, daß der Geschwindigkeitsüberschuß der X-Flotte es ihrem Führer möglich erscheinen ließ, sich auf einen Kampf nur soweit einzulassen, wie es ihm gutdünkte, und so den Feind wenigstens zu schädigen, den er nicht schlagen konnte.

(Schluß folgt.)



Sind Kriegserklärungen vor Beginn der Feindseligkeiten in heutiger Zeit notwendig?

Von Oberleutnant zur See Raeder.

Der Krieg ist ein Gewaltakt, mittels dessen der Gegner gezwungen werden soll, unseren Willen zu erfüllen; er ist ein Konflikt politischer oder sozialer Interessen, der durch die Gewalt zum Austrag gebracht wird. Das Hauptmoment in dem Wesen des Krieges bildet also die Gewalt, durch deren Anwendung der Staat den Zweck verfolgt, einem anderen Staate gegenüber seine Interessen zu schützen, von diesem Genugtuung für eine Rechtsverletzung zu erlangen, ihm seinen Willen aufzuzwingen. Jeder der Gegner ist im Kriege bemüht, durch Entfaltung aller seiner militärischen Machtmittel die Kraft des anderen zu schwächen, ihn wehrlos zu machen.

Obgleich aber die Gewalt die Hauptrolle bei der Durchführung des Krieges spielt, so existiert doch ein Kriegsrecht, d. h. ein internationales Recht, das die Verhältnisse der Staaten mit Bezug auf den Krieg regelt, ein Recht, dessen Grundsätze im Kriege von zivilisierten Staaten beobachtet zu werden pflegen.

Die Frage der Existenzberechtigung des Kriegsrechtes ist von Rechtsgelehrten und Militärschriftstellern vielfach diskutiert worden. Ohne auf diese Frage näher eingehen zu wollen, sei an dieser Stelle nur hervorgehoben, daß die Regeln des Kriegsrechtes selbstverständlich berücksichtigen müssen, daß der Zweck des Krieges die Niederwerfung des Gegners ist, daß von dem Ausgange desselben oft die Existenz des Staates abhängt, und daß daher den zur Erreichung jenes Kriegszieles notwendigen Mitteln und Maßnahmen durch Rechtssätze wesentliche Schranken nicht gesetzt werden dürfen. Dies spricht auch Clausewitz aus, wenn er sagt: „Die Gewalt rüstet sich mit den Erfindungen der Künste und Wissenschaften aus, um der Gewalt zu begegnen. Unmerkliche, kaum nennenswerte Beschränkungen, die sie sich selbst setzt unter dem Namen völkerrechtlicher Sitte, begleiten sie, ohne ihre Kraft wesentlich zu schwächen."

Während in früheren Zeiten die einzige Quelle des Kriegsrechtes das Gewohnheitsrecht war — abgesehen von einzelnen Konventionen und Deklarationen —, hat man in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts versucht, die Regeln des Kriegsrechtes in einem internationalen Kriegsgesetzbuch zusammenzufassen. Ein solcher Versuch, der im Jahre 1874 von der Staatenkonferenz zu Brüssel unternommen wurde, scheiterte allerdings und führte lediglich zur Abfassung der „Brüsseler Deklaration". Hingegen gelang es gelegentlich der Haager Friedenskonferenz, wenigstens die wichtigsten Regeln des Landkriegsrechtes in der „Convention concernant les lois et coutumes de la guerre sur terre" vom 29. Juli 1899 festzulegen.

Als eine der interessantesten Fragen des Kriegsrechtes, die in der Praxis der Kriegführung von Bedeutung ist, kann diejenige bezeichnet werden, ob ein Staat berechtigt ist, vor dem Beginn der Feindseligkeiten*) im Kriege eine Kriegserklärung des

*) Unter „Feindseligkeiten" vor der Kriegserklärung sind in diesem Aufsatz mit Waffengewalt ausgeführte Akte zu verstehen, nicht etwa Akte der Selbsthilfe, welche in erster Linie die nicht

Angreifers zu erwarten. Gerade für den Seekrieg ist die Entscheidung dieser Frage von besonderem Interesse, da die Seestreitkräfte der Staaten, deren Operationsgebiet das freie Meer ist, schon im Frieden durch keinerlei geographische oder militärische Grenzen in ihrer Bewegungsfreiheit beschränkt sind — wie dies bei den Landheeren der Fall ist —, der Beginn der Feindseligkeiten also für die ersteren häufig viel näher liegt als für die letzteren, wie die Geschichte zur Genüge gezeigt hat.

Um die angeregte Frage entscheiden zu können, ist zunächst die Quelle des Gewohnheitsrechtes, die Geschichte, zu Rate zu ziehen; sodann sind die Ansichten der hauptsächlichsten Schriftsteller, die Fragen des Kriegsrechtes behandelt haben, zu hören; schließlich ist zu untersuchen, inwieweit die Forderung einer Kriegserklärung vor Beginn der Feindseligkeiten in heutiger Zeit berechtigt erscheint. Es sei bemerkt, daß bei der folgenden Untersuchung sowohl die förmliche — an den Gegner selbst gerichtete — Kriegserklärung als auch die Kriegsverkündung jeglicher Art, wie sie z. B. durch ein Kriegsmanifest, eine Proklamation, ein Ultimatum usw. erfolgen kann, berücksichtigt werden soll. Ferner sei erwähnt, daß den Betrachtungen die Verhältnisse zivilisierter Staaten, in erster Linie der europäischen Staaten und der Vereinigten Staaten von Nordamerika, zugrunde gelegt sind.

I.

Bei den alten Römern galt der Krieg nur dann als gerecht, wenn durch die Waffenherolde zunächst in feierlicher Weise von dem Gegner Genugtuung gefordert und dann — bei Verweigerung der letzteren — nach Ablauf einer bestimmten Frist der Krieg unter Anrufung der Götter als Zeugen feierlich erklärt worden war. Sogar den „Barbaren“ gegenüber wurde dieser Brauch innegehalten.

Im Mittelalter und zu Beginn der neuen Zeit finden wir die Sitte, den Krieg dem Gegner feierlich zu erklären, am ausgeprägtesten in Frankreich, wo es „nach den Gesetzen der Ehre, Ritterlichkeit und Religion“ als unzulässig galt, einen Gegner ohne vorherige Kriegserklärung anzugreifen. In Deutschland wurde die letztere ebenfalls als notwendig angesehen. Ebenso begegnen wir in der Geschichte anderer Länder wie z. B. in der Englands und Schwedens, zu jener Zeit dem Brauch einer förmlichen Kriegserklärung. Im Mittelalter wurde diese als so obligatorisch betrachtet, daß die christlichen Fürsten sich für verpflichtet hielten, selbst an die Souveräne der Ungläubigen „Absagebriefe“ zu senden. So geschah dies 1188 von seiten Friedrichs I.,*) der vor Beginn des dritten Kreuzzuges von dem Sultan Saladin schriftlich Genugtuung für die Tötung der Christen forderte, „da er es für unwürdig hielt, den Sultan ohne eine vorherige Erklärung mit Krieg zu überziehen“; ferner von seiten Ludwigs IX.,*) der zu Beginn des siebenten Kreuzzuges dem Sultan von Ägypten seine Kriegsabsicht schriftlich anzeigte, „um nicht gegen die Gebräuche des von den zivilisierten Völkern beobachteten Völkerrechtes zu verstoßen“.

kriegerische Erledigung von Staatsstreitigkeiten zum Zweck haben, wie z. B. Repressalien (die friedliche Blockade, Embargo usw.). Für diese findet man in der Literatur ebenfalls die Bezeichnung „Feindseligkeiten ohne Kriegserklärung“.

*) De St. Croix: »La déclaration de guerre et ses effets immédiats«, Kap. IV.

Noch im Jahre 1635, unter der Regierung Ludwigs XIII., begegnen wir in der Geschichte Frankreichs einem Beispiel solch feierlicher Kriegserklärung. Von jener Zeit an sieht man diesen Brauch indessen fast völlig in Vergessenheit geraten; bei vielen Kriegen der folgenden Jahrhunderte findet nicht einmal eine Kriegsverkündung irgendwelcher Art vor Beginn der Feindseligkeiten statt. Die große Zahl der hierfür vorhandenen Beispiele nimmt uns umsomehr wunder, als wir bei der Schilderung der in Betracht kommenden Kriege nicht selten die Bemerkung finden: „Infolgedessen erklärte A. den Krieg an B.", oder ähnliche Äußerungen, mit denen jedoch, wie sich bei näherem Studium herausstellt, nur gesagt werden soll, daß der Kriegszustand zwischen den beiden Völkern eintrat, während eine Kriegserklärung tatsächlich nicht stattfand. Aus der großen Zahl der Beispiele sollen im Folgenden die interessantesten*) — in vielen Fällen der Seekriegsgeschichte angehörenden — angeführt werden, um zu zeigen, wie gering im 17. bis 19. Jahrhundert die Anzahl der Fälle, wo eine Kriegserklärung vor Beginn der Feindseligkeiten stattfand, im Verhältnis zu der Zahl derjenigen ist, wo die Feindseligkeiten ohne eine solche bezw. vor derselben eröffnet wurden.

Wir beginnen mit der Erwähnung des Krieges zwischen England und Spanien im Jahre 1588, während dessen die „unüberwindliche" Armada in Aktion trat und dem eine Erklärung nicht voraufging.

Auch der Teilnahme Gustav Adolphs am Dreißigjährigen Kriege, seinem Einfall in die Länder des Deutschen Kaisers, wurde eine Erklärung nicht vorausgeschickt.

Im Jahre 1664 gerieten englische und holländische Handelsgesellschaften in Konflikt. Die Feindseligkeiten begannen an der Westküste von Afrika, wo ein englisches Geschwader mehrere holländische Stationen wegnahm, um dann nach Neu-Amsterdam, dem heutigen New York, zu segeln und es zu besetzen. Erst im Februar 1665 erfolgte sodann die förmliche Erklärung des Krieges, in dem die drei großen Seeschlachten, diejenige bei Lowestoft, die Viertageschlacht und die bei North Foreland, geschlagen wurden.

Die Geschichte Ludwigs XIV. liefert uns mehrere Beispiele: Als dieser ehrgeizige Herrscher sich 1667 anschickte, die spanischen Niederlande zu erobern, begann er den Einmarsch in dieselben, indem er gleichzeitig ein Manifest veröffentlichte, um dadurch seine Ansprüche auf jenes Gebiet darzulegen. — Der Einfall in die Rheinpfalz, der nach Abschluß der geheimen Liga von Augsburg zwischen dem Deutschen Kaiser, den Königen von Spanien und Schweden sowie einer Anzahl von deutschen Fürsten im Jahre 1688 erfolgte, wurde von Ludwig ausgeführt, bevor er sein Kriegsmanifest bekannt gegeben.

Als im März des Jahres 1700 die Sachsen, welche mit Polen, Rußland und Dänemark verbündet waren, ohne jede Kriegserklärung vor der damals den Schweden gehörenden Stadt Riga erschienen, um sie zur Übergabe zu zwingen, segelte der englische Admiral Sir George Rooke, ohne daß vorher der Krieg zwischen Schweden

*) Eine vollständige Sammlung solcher Kriegsfälle für die Zeit von 1700 bis 1870 ist von dem englischen Oberstleutnant J. F. Maurice 1883 veröffentlicht, als bei Gelegenheit der Erörterungen über den Bau eines unterseeischen Tunnels zwischen England und dem Festlande die Frage auftauchte, ob England jemals den Ausbruch eines Krieges ohne vorhergegangene Anzeichen und ohne Erklärung, sozusagen aus heiterem Himmel, zu gewärtigen habe.

und Dänemark oder zwischen England und Dänemark erklärt worden wäre, nach Kopenhagen und griff die dort befindliche dänische Flotte an. Dänemark wurde durch diesen überraschenden Angriff gezwungen, sich von dem Bündnis loszusagen.

Im spanischen Erbfolgekriege begannen die Feindseligkeiten bereits im Jahre 1701; zur See kämpften England und Holland gegen Frankreich, die Schlacht bei Chiari wurde am 1. September 1701 geschlagen, — die Kriegserklärungen der beteiligten Mächte hingegen erfolgten erst im Mai 1702.

Nachdem im Jahre 1717 die Spanier Sardinien erobert hatten, ohne vorher dem Deutschen Kaiser den Krieg zu erklären, nachdem sie 1718 in derselben Weise begonnen hatten, Sizilien zu besetzen, wurde der Befehlshaber der englischen Mittelmeerflotte, Admiral Byng, nach Spanien gesandt, um den König zu benachrichtigen, daß England allen weiteren Versuchen Spaniens, Sizilien zu erobern, entgegentreten werde. Als hierauf der spanische Minister Alberoni eine nicht befriedigende Antwort erteilte, segelte Byng nach Sizilien und zerstörte am 11. August 1718 die spanische Flotte bei Kap Passaro. Der Krieg wurde zwischen England und Spanien förmlich erst Anfang 1719 erklärt. Es ist jedoch hier zu bemerken, daß in der Mitteilung, welche die englische Regierung durch den Admiral an die spanische gelangen ließ, nach heutigen Begriffen eine „bedingte“ Kriegserklärung, ein Ultimatum, gesehen werden kann.

Auch in den Jahren 1726 und 1727 fanden zwischen England und Spanien kriegerische Unternehmungen statt, ohne daß der Krieg erklärt wurde. Nachdem es infolge einer Verletzung der Gesandtschaftsprivilegien seitens Spaniens zu einer scharfen Auseinandersetzung zwischen beiden Regierungen gekommen, wurde 1726 der Admiral Hosier nach Westindien gesandt, um Portobello zu blockieren. Als später die Forderung Spaniens betreffs Aufhebung dieser Blockade von England nicht erfüllt wurde, erfolgte im Februar 1727 von seiten Spaniens die Belagerung von Gibraltar; auch wurde in den folgenden Monaten ein regelrechter Handelskrieg zwischen den beiden Nationen geführt.

Ein besonders in die Augen springendes Beispiel bietet der Beginn des österreichischen Erbfolgekrieges, in dem England auf seiten Österreichs stand, während Frankreich und Spanien zur Gegenpartei gehörten. Im Juni 1743 schlugen Franzosen und Engländer, letztere unter persönlicher Führung ihres Königs, die Schlacht bei Dettingen, während der britische Gesandte noch in Paris, der französische in London weilte. Im Februar des folgenden Jahres fand die bekannte Seeschlacht bei Toulon zwischen der von Matthews befehligten englischen und der verbündeten spanisch-französischen Flotte statt; erst Ende März erfolgte die Kriegserklärung Frankreichs an England.

Der überraschende Einmarsch Friedrichs des Großen in Schlesien im ersten Schlesischen Kriege braucht hier nur angedeutet zu werden. Ebenso klar liegen die Verhältnisse zu Beginn des Siebenjährigen Krieges. Friedrich, der von den die Niederwerfung Preußens bezweckenden Plänen Österreichs, Sachsens und Rußlands in Kenntnis gesetzt war und auf eine diesbezügliche Anfrage von Maria Theresia eine ausweichende Antwort erhalten hatte, rückte ohne weiteres in Sachsen ein, um seinen Gegnern zuvorzukommen.

Zu Beginn des Jahres 1755 wurde anläßlich der englisch-französischen Grenzstreitigkeiten in Canada ein französisches Geschwader, begleitet von einem Truppen-

transport, von Brest nach Canada geschickt. Von der englischen Regierung wurde sofort der Admiral Boscawen damit beauftragt, mit seinem Geschwader die Franzosen anzugreifen, wo er sie träfe. Boscawen nahm zwei französische Schiffe; eine große Zahl von Handelsschiffen fiel in die Hände der Engländer. Frankreich protestierte lebhaft gegen dies Vorgehen der Engländer, der Gesandte wurde aus London abberufen, der Krieg jedoch noch nicht erklärt. Im Juli 1755 wurde der Admiral Hawke mit einem Geschwader in die Biscaya gesandt, um dort zunächst sämtliche französischen Linienschiffe, später sogar sämtliche französischen Schiffe, die er anträfe, wegzunehmen. Noch im Laufe des Jahres wurden etwa 300 Handelsschiffe, im Werte von 6 Millionen Dollars, genommen. Charakteristisch ist ein Vorfall, der sich bei der Wegnahme des französischen Kriegsschiffes „L'Espérance" zutrug. Der Kommandant, der sich nach tapferer Gegenwehr ergeben hatte, sollte auf sein Ehrenwort freigegeben werden. Er antwortete jedoch, er könne nach seiner Ansicht seine Freiheit nur durch ein Lösegeld erkaufen, da er in die Hände von Piraten gefallen sei, die ihn mitten im Frieden angegriffen hätten. — Indessen rüsteten die Franzosen in Toulon, unter Beobachtung der strengsten Vorsichtsmaßregeln zur Geheimhaltung des Unternehmens, eine Expedition aus, welche die Besetzung von Minorka bezweckte. Es gelang derselben unter der Leitung des Admirals La Galissonière, im April 1756 in Minorka zu landen und die Belagerung von Port Mahon zu eröffnen, während die Flotte den Hafen blockierte. Am 20. Mai fand die durch das tragische Geschick des Admirals Byng bekannte Seeschlacht statt. Drei Tage vorher, am 17. Mai, hatte England an Frankreich den Krieg erklärt. Diese Erklärung konnte den kämpfenden Flottenführern also noch nicht bekannt sein. Die Antwort Frankreichs erfolgte erst im Juni. Als beim Friedensschluß, der diesem Kriege folgte, Frankreich die Rückgabe der „in Friedenszeiten" weggenommenen Schiffe verlangte, erklärte Pitt, daß die Rückgabe der „vor der Kriegserklärung" genommenen Prisen nicht stattfinden könne, da sie sich nicht durch das Völkerrecht begründen ließe. „Denn das Kriegsrecht trete nicht erst nach einer Kriegserklärung, sondern bei Beginn der Feindseligkeiten durch den Angreifer in Kraft.*)

In ähnlicher Weise wie bei dem kanadischen Streitfalle gingen die Engländer während des Siebenjährigen Krieges gegen die neutralen Holländer in Ostindien vor. Dort ließ Clive eine holländische Expedition angreifen, um zu verhindern, daß Meer Jaffier sich mit den Holländern zum Nachteile der Engländer verbündete. Die Expedition wurde völlig aufgerieben, und Clive diktierte die Friedensbedingungen.

Während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges schloß Frankreich mit den Amerikanern am 6. Februar 1778 einen Vertrag, in dem es ihnen seine Unterstützung zusagte. Der Krieg wurde jedoch nicht von Frankreich an England erklärt, das seinen Gesandten alsbald abberief, indem es die Abschließung eines Vertrages mit den aufständischen Kolonien als einen Akt der Feindseligkeit betrachtete. Im Sommer 1778 wurde das französische Mittelmeergeschwader nach Amerika gesandt, um die Flotte des Lord Howe zu überraschen und mit den Streitkräften Washingtons zu kooperieren. Es kam darauf in Amerika zu Feindseligkeiten zwischen Lord Howe und d'Estaing; in den europäischen Gewässern operierte der Admiral Keppel gegen die französische

*) Phillimore: »Commentaries upon international law«, Band III, Kapitel V.

Flotte; dort fand zunächst der bekannte Belle Poule-Zwischenfall statt. Der König von Frankreich protestierte infolgedessen gegen „die Verletzung des Völkerrechtes“ seitens Englands, ebenso sprach der König von England bei der Parlamentseröffnung von einer „Störung des Friedens“ durch Frankreich. Wohl nicht mit Unrecht behaupten englische Schriftsteller, daß Frankreich durch den Vertrag mit den sich gegen England erhebenden Amerikanern sowie durch die Entsendung der Mittelmeerflotte nach Amerika die Feindseligkeiten eröffnet habe, und daß England nach der Abberufung seines Gesandten, die auf die Mitteilung des Vertrages erfolgte, das Recht hatte, seinerseits die Feindseligkeiten zu beginnen.

Während 1792 König Ludwig XVI., nachdem er auf Verlangen der Legislative ein Ministerium von Girondins berufen hatte, genötigt wurde, an Österreich den Krieg zu erklären, und während der Nationalkonvent an England, Spanien und die Niederlande, die nach der Hinrichtung Ludwigs ihre Gesandten abberufen hatten, eine Kriegserklärung ergehen ließ, bietet uns die Geschichte der französischen Kriege am Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts viele Beispiele dafür, daß Feindseligkeiten gegen fremde Staaten eröffnet wurden, ohne daß ihnen eine Kriegserklärung oder -Verkündung vorherging. Es sei hier nur kurz die Einnahme der dem König von Sardinien gehörenden Stadt Nizza 1792, das Vorgehen Napoleons gegen die kleinen italienischen Staaten 1797, der Angriff französischer Truppen auf die Schweiz 1798 und 1802, die Einnahme von Malta 1798 sowie schließlich die Expedition nach Ägypten erwähnt.

Einer kurzen Andeutung bedürfen ferner die Vorgänge, die der Schlacht bei Kopenhagen im Jahre 1801 voraufgingen. Rußland hatte Ende 1800 mit Preußen Dänemark und Schweden den Vertrag der bewaffneten Neutralität geschlossen, um auf England hinsichtlich der Behandlung neutraler Fahrzeuge einen Druck auszuüben. Da in England bekannt wurde, daß eine Zusammenziehung der damals recht beträchtlichen Seestreitkräfte Rußlands, Dänemarks und Schwedens bei Kronstadt geplant sei, beschloß die englische Regierung, diese Vereinigung zu verhindern und zunächst Dänemark zum Rücktritt von dem Bündnis zu zwingen. Ohne daß der Krieg erklärt worden wäre, schickte es zu diesem Zweck eine Flotte unter Sir Hyde Parker in die Ostsee. Als der Gouverneur von Helsingör auf die Anfrage, ob er die englische Flotte ungehindert in den Sund einlaufen lassen werde, antwortete, er wäre nicht befugt, eine fremde Flotte sich Kopenhagen nähern zu lassen, erklärte der englische Admiral, diese Antwort sei gleichbedeutend mit einer Kriegserklärung. Es folgte die Erzwingung der Einfahrt und der bekannte Angriff Nelsons auf Kopenhagen und die dänische Flotte.

Im Laufe des Jahres 1804 fanden langdauernde Verhandlungen zwischen England und Spanien aus Anlaß dessen statt, daß Spanien das im Kriege mit England befindliche Frankreich nicht nur durch Subsidien unterstützte, sondern sogar auf Verlangen Napoleons in seinen Häfen Schiffe für Frankreich instandsetzte. Als Spanien den englischen Forderungen nicht nachgab, wurden von den Engländern noch während der Fortdauer der Verhandlungen in der Nähe von Cadiz vier spanische Fregatten angegriffen und genommen. Der König von Spanien erklärte darauf, er sähe sich nunmehr genötigt, den Krieg gegen England ohne die Förmlichkeit einer Kriegserklärung zu eröffnen, da das englische Kabinett die Feindseligkeiten ebenfalls ohne eine solche be-

gonnen. Im Hause der Lords erklärte dagegen Lord Westmoreland, daß das Vorgehen Englands nicht gegen das Völkerrecht verstoße, daß es vielmehr nicht ohne Vorgänge in der Geschichte dastehe. Im Hause der Gemeinen führte Sir John Nicoll als Beispiele für die Berechtigung des englischen Verfahrens eine große Anzahl der vorerwähnten Fälle an — meist solche, in denen die englische Regierung die Feindseligkeiten ohne Erklärung eröffnete. Die Opposition erklärte allerdings, daß jeder einzelne Fall eines solchen Vorgehens von jedem recht denkenden Menschen verurteilt werden müsse.

Ein dem vorigen nicht unähnliches Beispiel bietet die Beschießung Konstantinopels durch die englische Flotte im Februar 1807, welche ausgeführt wurde, während der englische Gesandte noch mit einem Abgesandten der Pforte in Tenedos Verhandlungen pflog. Wenige Tage darauf, am 21. März 1807, wurde Alexandria von einer englischen Expedition genommen, ohne daß bis dahin Ägypten oder die englische Regierung Kenntnis von den Vorgängen in Konstantinopel gehabt hätte.

Noch in demselben Jahre wurde von den Engländern, die befürchteten, daß die Flotte des neutralen Dänemarks auf Grund bestimmter geheimer Abmachungen des Vertrages zu Tilsit in die Hände Napoleons fallen und dann von diesem als Waffe gegen England verwandt werden würde, eine Flotte unter Lord Gambier mit einem Landungskorps in die Ostsee geschickt, mit dem Auftrage, die dänische Flotte mit Beschlag zu belegen und nach England zu führen. Da die dänische Regierung einer Aufforderung, die Flotte auszuliefern, nicht Folge leistete, so erfolgte Anfang September ein mehrtägiges Bombardement von Kopenhagen, das die Übergabe der dänischen Flotte samt ihren Vorräten an die Engländer zur Folge hatte. Erwähnt sei noch, daß zu jener Zeit durchaus freundschaftliche Beziehungen zwischen den beiden Ländern bestanden, ein lebhafter Handelsverkehr unterhalten wurde und die beiderseitigen Gesandten an den betreffenden Höfen weilten.

Völlig überraschend erfolgte 1808 auch die Besetzung der spanischen Festungen durch französische Truppen, welchen Napoleon im Vertrage von Fontainebleau die Erlaubnis zum Marsch durch Spanien erwirkt hatte, um sie gegen Portugal zu verwenden.

Ohne Erklärung wurde ferner, wie bekannt, der Einmarsch Napoleons in Rußland 1812 ausgeführt. „Alle diese eine Versöhnung bezweckenden Maßregeln sind vergeblich gewesen; der Kaiser Napoleon hat uns durch den plötzlichen Angriff auf unsere Truppen bei Kowno den Krieg erklärt“, so heißt es in einer Proklamation des Kaisers Alexander.

Interessant ist die Art und Weise, in der die Vereinigten Staaten 1812 den Krieg gegen England eröffneten. Am 18. Juni wurde von beiden Häusern ein Beschluß gefaßt, in dem „the actual existence of war between Great Britain and America“ konstatiert wurde. Es wurde gleichzeitig der sofortige Beginn der Feindseligkeiten angeordnet. Schon vorher, im April, war ein allgemeines Embargo auf 90 Tage über alle in den amerikanischen Häfen befindlichen Schiffe verhängt, um zu verhindern, daß man in England von der Kriegsrüstung Kenntnis erhalte. Die Nachricht von dem Kongreßbeschluß gelangte daher erst einen Monat später durch ein englisches Schiff nach England. — Ein ähnliches Verfahren wurde von den Vereinigten Staaten 1846 gegenüber Mexiko beobachtet.

Die Seeschlacht bei Navarin, am 20. Oktober 1827, in der die türkische und ägyptische Flotte von der vereinigten englischen, russischen und französischen Flotte vernichtet wurde, fand statt, während die Gesandten dieser Mächte in Konstantinopel weilten. Die letzteren hatten am 6. Juli 1827 einen Vertrag geschlossen, der bezweckte, dem Kampf zwischen der Pforte und Griechenland ein Ende zu bereiten, und hatten den kriegführenden Regierungen mitgeteilt, sie beabsichtigten, eine Waffenruhe zu erzwingen, — ohne jedoch selbst an den Feindseligkeiten teilzunehmen.

Auch die bekannten Ereignisse, die sich zu Beginn des Krimkrieges abspielten, sowie die Beschießung von Alexandria am 11. Juli 1882 durch die englische Flotte bieten uns weitere Beispiele für den Beginn der Feindseligkeiten vor der Kriegserklärung.

Dagegen werden die französische Kriegserklärung 1870 sowie die Erklärungen Rußlands und der Türkei vor Beginn des russisch-türkischen Krieges 1877 allgemein als Beispiele von förmlichen Kriegserklärungen angeführt, die vor dem Beginn der Feindseligkeiten übermittelt wurden.

Weiter sei noch kurz auf die Einleitung des spanisch-amerikanischen Krieges hingewiesen. Am 21. April 1898 übermittelten die Vereinigten Staaten von Nordamerika ein Ultimatum an Spanien, in dem der Abzug der spanischen Truppen aus Cuba verlangt und der 23. April als letzter Termin für die Antwort bezeichnet wurde. Am 22. bereits nahmen nordamerikanische Kreuzer die spanischen Schiffe „Buonaventura" und „Pedro"; gleichzeitig wurde die Blockade über die Häfen der cubanischen Nordküste verhängt. Am 24. feuerten die Forts von Havanna auf die vor dem Hafen erscheinenden amerikanischen Schiffe; an diesem Tage telegraphierte der Marinesekretär Long an Dewey, der Krieg zwischen den Vereinigten Staaten und Spanien habe begonnen. Am 25. erklärte der Kongreß in einer Resolution, daß der Kriegszustand seit dem 21. bestehe, „wodurch wieder einmal", wie Mahan in seinem zuerst in den »Times« erschienenen Aufsatze »Lessons of the war with Spain« sagt, „bewiesen wurde, daß der Beginn der Feindseligkeiten häufiger der formellen Kriegserklärung vorangehe als ihr folge".

Die neueste Bestätigung hat diese Ansicht durch die Ereignisse des jüngst ausgebrochenen russisch-japanischen Krieges gefunden, auf den am Schluß des Aufsatzes eingegangen werden wird.*)

Betrachtet man die Fälle, in denen die Feindseligkeiten vor der Kriegserklärung bezw. ohne eine solche eröffnet wurden und von denen vorstehend nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl geschildert ist, so sieht man, daß im Laufe der Jahrhunderte fast alle großen Nationen — am häufigsten wohl England — in dieser Weise vorgegangen sind. Die Beweggründe, welche die einzelnen Nationen zu einem derartigen Verfahren veranlaßten, waren mannigfaltig; bald war es das Bestreben, sich durch ein überraschendes Auftreten von vornherein politische oder militärische Vorteile zu sichern, bald war es der Wunsch, den Gegner zu veranlassen, zuerst den Krieg zu erklären und ihm damit die Verantwortung für den Krieg aufzubürden. Oft waren

*) Der Aufsatz war bei Ausbruch des Krieges bereits fertiggestellt; es ist daher im Teil III auf den letzteren nicht Bezug genommen, vielmehr ist er in einem besonderen Teil IV behandelt.

es die Flottenführer, die, — sei es auf eigene Gefahr, sei es auf Grund vorher erhaltener Instruktionen — die Feindseligkeiten eröffneten, ohne daß — infolge der langsamen Nachrichtenübermittelung früherer Zeiten — vorher eine Erklärung von seiten der Regierung hätte abgegeben werden können, — ein Fall, der für heutige Verhältnisse wohl nicht mehr in Betracht kommt.

Nicht selten wollte der Angreifer durch ein überraschendes Vorgehen den ihm bekannt gewordenen oder von ihm vermuteten Angriffsplänen seines Gegners zuvorkommen; häufig eröffneten die Verbündeten zweier kämpfenden Gegner durch unmittelbares Eingreifen in den Krieg die Feindseligkeiten ohne Erklärung In sehr vielen Fällen — das läßt sich nicht leugnen — erfolgte der Angriff ohne Erklärung lediglich auf Grund der überwiegenden Macht des Angreifers.

Wenngleich nun zwar bei einzelnen, besonders krassen Fällen von seiten der angegriffenen Nation gegen ein derartiges Verfahren Protest erhoben wurde, so muß man doch infolge der Häufigkeit der Fälle zu dem Schlusse kommen, daß aus der Geschichte, aus dem Gewohnheitsrecht der letzten Jahrhunderte für die Gegenwart die Forderung einer förmlichen Kriegserklärung oder selbst einer Kriegsverkündung vor Beginn der Feindseligkeiten nicht hergeleitet werden kann.

II.

Es seien im Folgenden zunächst die Urteile der hauptsächlichsten Schriftsteller erwähnt, welche eine Kriegserklärung vor Beginn der Feindseligkeiten fordern. Von Féraud-Giraud*) wird zuerst Grotius, der „Vater des Völkerrechts", als Verfechter der Idee angeführt, daß einem gerechten Krieg eine Erklärung voraufgehen müsse. Sodann wird Pufendorf erwähnt, der Feindseligkeiten vor Erlaß einer Kriegserklärung fast auf eine Stufe mit dem Seeraub stellt. Nach Gérard de Rayneval müsse jede Regierung, welche das Urteil der Geschichte achte, eine Kriegserklärung vor Beginn der Feindseligkeiten dem Gegner übermitteln; der ohne eine solche begonnene Krieg sei ein Vertrauensbruch, ein Piratenkrieg. Bluntschli sagt in seinem „Modernen Kriegsrecht der zivilisierten Staaten": „Wenn ein Staat einen Angriffskrieg beginnt, so ist er verbunden, seinen Entschluß zum Kriege vor Eröffnung der Feindseligkeiten anzukünden." Hautefeuille verlangt in „Des droits et des devoirs des nations neutres" wenigstens eine an den Gegner gerichtete Ankündigung des Krieges, die nicht durch ein an die Neutralen gerichtetes Manifest ersetzt werden könne. Besonders im Seekriege betrachtet er Feindseligkeiten vor der Kriegsankündigung als eine schwere Verletzung des Völkerrechts, die ähnlich dem Seeraube bestraft werden müsse. Noch manche andere Schriftsteller halten, wenn auch nicht gerade eine formelle Erklärung, so doch eine Ankündigung des Krieges vor seinem Beginn für notwendig; sie sind der Ansicht, daß trotz mancher Beispiele für das gegenteilige Verfahren die Kriegserklärung eine Rechtsgewohnheit geblieben sei und daß ein Staat, der den Krieg ohne vorherige Ankündigung unternehme, den Vorwurf des Verrates und des Treubruches auf sich lade. Féraud-Giraud**) nimmt eine vermittelnde Stellung ein:

---

*) ›Revue de droit international‹, Band XVII, S. 30.

**) Ebenda. Band XVII, S. 30.

Er will nicht behaupten, daß ein ohne Erklärung begonnener Krieg nicht gerecht sei, er verlangt jedoch vom Angreifer, daß er seine Absicht, zu den Waffen zu greifen, auf irgend eine Weise vorher ankündigt. Auch Liszt*) verlangt in seinem „Völkerrecht" eine Kriegserklärung, die „dem Gegner gegenüber den Entschluß, den Kriegszustand herbeizuführen, unzweideutig zum Ausdruck bringt". Nach ihm begründet eine Erklärung, die, ohne zur Kenntnis des Gegners gebracht zu werden, nur den eigenen Staatsangehörigen oder dritten Mächten gegenüber erfolgt, den Kriegszustand dem Gegner gegenüber nicht.

In einem „Réglement des lois et coutumes de la guerre"**) sucht Dr. Geffcken die Bestimmungen des Kriegsrechtes zusammenzustellen. Den Artikel I, der vom Beginn des Krieges handelt, will er folgendermaßen fassen: „Der Krieg muß ausdrücklich und öffentlich erklärt werden." Er erläutert dies dahin, daß die Erklärung nicht direkt an die Regierung des Gegners gerichtet zu werden braucht; ein Manifest genüge; auch könne die Form des Ultimatums gewählt werden.

Diesen Anhängern der Kriegserklärung steht eine große Anzahl von Schriftstellern, besonders solcher der neueren Zeit, gegenüber, die der Ansicht sind, daß eine Kriegserklärung nicht notwendig sei; sie sei ungebräuchlich geworden, werde aber nach heutiger Sitte häufig durch ein Manifest, Ultimatum, durch Abberufung des Gesandten u. a. ersetzt.

Sehr treffend sagt Bynkershoek***) schon in der Mitte des 18. Jahrhunderts, es gebe keinen Grund dafür, daß man eine Kriegserklärung fordern könne. Sie gehöre zu den Zugeständnissen, die man zwar regelmäßig bewillige, die man aber nicht als Recht beanspruchen könne. Er gibt allerdings zu, daß es ritterlicher sei, den Krieg vorher zu erklären. Nach v. Martens†) hat der Angreifer keine allgemeine und natürliche Verpflichtung, dem Gegner den Krieg anzukündigen, bevor es zu Feindseligkeiten komme. Klüber†) hält eine Erklärung nur dann für erforderlich, wenn sie durch einen besonderen Vertrag bedingt ist, oder wenn durch dieselbe die Aussicht auf eine friedliche Lösung des Streitfalles eröffnet wird. Der Gebrauch, den Krieg förmlich zu erklären, der ehemals in Europa sehr verbreitet war, sei seit der Mitte des 17. Jahrhunderts fast ganz in Vergessenheit geraten. Calvo†) behauptet, daß die Formalität der Kriegserklärung fast ganz ungebräuchlich geworden sei; heutzutage rufe man die Gesandten ab und gebe den Neutralen durch ein Manifest die Kriegsabsicht bekannt. Häufig werde die Absicht, bei Nichterfüllung bestimmter Bedingungen die Feindseligkeiten zu eröffnen, dem Gegner durch ein Ultimatum mitgeteilt. Auch Wildman†) hält den Brauch der Kriegserklärung für veraltet; die gesetzlichen Folgen des Kriegszustandes ergeben sich nach seiner Ansicht direkt aus dem Beginn der Feindseligkeiten. Sir Travers Twiß weist darauf hin, daß die Feindseligkeiten vor einer Kriegserklärung niemals von dem Admiralitätsgericht als Seeraub betrachtet worden sind.

Phillimore stellt in seinen „Commentaries upon international law"†) den

*) Buch IV, § 39 V.

**) »Revue de droit international«, Band XXVI, S. 589.

***) Ebenda. Band XVII, S. 24 bis 27.

†) Ebenda. Band III, Kapitel V.

Grundsatz auf, daß der Angreifer berechtigt sei, den Krieg ohne vorherige Erklärung zu beginnen; er meint jedoch, daß es zum guten Ton im internationalen Verkehr gehöre und im allgemeinen Interesse der Staaten liege, wenn der Angreifer seine Absicht, die Feindseligkeiten zu eröffnen, auf irgend eine Weise ankündige. Die Art der Ankündigung sei ohne Belang.

Holland weist in seiner Abhandlung „Les débats diplomatiques récents"*) unter „Guerre" darauf hin, daß seit mehr als einem Jahrhundert die Kriege im allgemeinen ohne jede Erklärung begonnen seien. Er spricht seine Verwunderung darüber aus, daß im Kriege von 1870/71 und in dem russisch-türkischen Kriege Erklärungen erlassen wurden.

Sehr bemerkenswert sind die Ausführungen, die Brocher in seinem Aufsatz „Les principes naturels du droit de la guerre"**) über die Kriegserklärung macht. Nach seiner Meinung würde eine Kriegserklärung notwendig sein, wenn man den Krieg ohne vorherige diplomatische Verhandlungen eröffnete. Nun gebe man aber in heutiger Zeit seine Forderungen vor Beginn des Krieges dem Gegner bekannt; man überreiche häufig ein Ultimatum; dadurch werde der Gegner genügend informiert; eine Erklärung sei daher nicht mehr nötig. Eine Mitteilung an die Neutralen sei jedoch Pflicht der Kriegführenden.

Rolin-Jacquemyns sagt bei der Besprechung des „Guerre actuelle"***) (von 1870/71): „Frankreich erneuerte einen Gebrauch, den man aufgegeben zu haben schien, den der Kriegserklärung". Er führt aus, daß die moderne Praxis in der Veröffentlichung von Manifesten mit Angabe der Beschwerdepunkte, in Verbindung mit der Abberufung der Gesandten, bestehe, zuweilen auch in der Überreichung eines Ultimatums. Er erwähnt ferner, daß 1870 von den Kriegführenden Noten an die Neutralen gesandt sowie Aufrufe an Volk und Heer erlassen seien.

Nach Gareis†) ist eine förmliche Kriegserklärung vor dem Beginn der Gewaltanwendung weder durch das Gewohnheitsrecht noch durch eine andere Quelle des Rechtes vorgeschrieben. Jedoch ist, wie er weiterhin erwähnt, durch „die Sitte wenigstens eine mit der beginnenden Gewaltanwendung gleichzeitig an den feindlichen lichen Staat gerichtete Kundgebung (Notifikation) der Kriegsabsicht üblich".

Nach Holtzendorff††) kann weder eine förmliche Kriegserklärung noch auch eine bloße Kriegsverkündung als rechtsnotwendig gefordert werden.

Fassen wir die gehörten Urteile zusammen: Ein sehr kleiner Teil derselben verlangt eine förmliche Kriegserklärung vor Beginn der Feindseligkeiten; bei nicht wenigen finden wir die Forderung einer Kriegsverkündung, gleichgültig, welcher Art dieselbe sei. Häufig begegnen wir — besonders bei neueren Schriftstellern — der Ansicht, daß vom Standpunkt des Rechts zwar eine Erklärung oder Verkündung vor dem Beginn der Gewaltanwendung nicht notwendig sei, daß die gute Sitte aber eine vorherige Ankündigung der Kriegsabsicht wünschenswert erscheinen lasse.

*) »Revue de droit international«, Band X, S. 177.

**) Ebenda. Band IV, S. 400.

***) Ebenda. Band II, S. 656.

†) „Institutionen des Völkerrechts", § 80.

††) „Handbuch des Völkerrechts", Band IV, § 83.

III.

Betrachten wir nun die Frage der Notwendigkeit einer Kriegserklärung vor Beginn der Feindseligkeiten zunächst vom reinen Rechtsstandpunkt, so kommen wir auf Grund der beiden vorhergehenden Teile zu dem Schluß, daß weder eine förmliche Erklärung noch irgend eine andere Art der Kriegsverkündung, sei es durch das Gewohnheitsrecht, sei es durch eine andere Quelle des Rechtes, vorgeschrieben ist. In der Geschichte finden wir viele Beispiele für den Beginn der Feindseligkeiten ohne jede Erklärung oder vor einer solchen. In den vorhandenen Konventionen und Deklarationen finden wir nichts über die Notwendigkeit der Kriegserklärung.

Aus dem Vorhergehenden darf jedoch keineswegs gefolgert werden, daß damit nun ein von einem Staate mitten im Frieden, ohne jede vorhergehende Ankündigung ausgeführter und durch die politische Lage nicht gerechtfertigter Angriff gegen einen andern Staat gebilligt werden soll. Ein solcher Angriff charakterisiert sich als Überfall und ist zweifellos als ein schwerer Vertrauensbruch im Verkehr der Völker untereinander, eine Verletzung des Völkerrechts zu betrachten. Für eine solche Handlungsweise sind ohne Frage Bezeichnungen zutreffend, wie sie Pufendorf, Hautefeuille und Gérard de Rayneval für Feindseligkeiten gebrauchen, die vor einer Kriegserklärung begonnen sind. Wollte man sie als berechtigt anerkennen, so würde man damit bewirken, daß gegenseitiges Vertrauen und das Gefühl der Sicherheit im Verkehr der Völker schwinden würden. Von diesem Standpunkt ist die Art des Beginns manch eines der im ersten Teil angeführten Kriege und Unternehmungen, wie der Angriff der Engländer auf die neutralen Holländer, die Überrumpelung der spanischen Festungen durch die durchziehenden französischen Truppen und manche anderen Kriegstaten, zu verurteilen. Anderseits sei an dieser Stelle gleich erwähnt, daß ein Vorgehen, wie dasjenige Friedrichs des Großen im Siebenjährigen Kriege von einem ganz andern Gesichtspunkte aus zu betrachten ist. Friedrich sah in dem überraschenden Vorgehen gegen Österreich und Sachsen das einzige wirksame Mittel, um die auf die Zerstörung Preußens gerichteten Pläne jener Staaten zu vereiteln; er handelte in der Notwehr, und das Recht der Notwehr gewährt sowohl den einzelnen Personen wie dem Staate im Frieden wie im Kriege die weitgehendsten Befugnisse. Wenn Friedrich auch militärisch der Angreifer war, so war er doch vom rechtlichen Standpunkt der Verteidiger im Siebenjährigen Kriege, wie er denn selbst sagte, daß man nicht denjenigen als Angreifer betrachten dürfe, der den ersten Schlag tue, sondern den, der diesen Schlag unvermeidlich und notwendig gemacht habe.

Daß für den Verteidiger — im militärischen Sinne —, der den gegen sein Gebiet gerichteten Angriff mit Waffengewalt zurückweist, die Notwendigkeit einer Kriegserklärung nicht vorliegt, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung. Dies wird von den meisten Schriftstellern anerkannt, wenn auch einige wenige eine Erklärung von seiten des Verteidigers für wünschenswert halten.

Wenn wir hier die Frage der Notwendigkeit einer Kriegserklärung für heutige Zeiten betrachten, so haben wir ganz andere Verhältnisse vorauszusetzen, als die für den oben erwähnten „Überfall" charakteristischen. In heutiger Zeit, wo Eroberungskriege, wie sie in den früheren Jahrhunderten so häufig waren, zu den Seltenheiten

gehören, wo das Bestreben der Regierungen in hervorragender Weise auf die Aufrechterhaltung des Friedens gerichtet ist, und wo die Regelung internationaler Streitigkeiten, soweit nicht die Ehre und Souveränität der Staaten dabei in Betracht kommt, durch ein Schiedsgericht angestrebt wird —, in dieser Zeit müssen wir annehmen, daß vor Beginn der Feindseligkeiten diplomatische Verhandlungen, wenn auch vielleicht häufig von nur kurzer Dauer, stattfinden, daß eine Spannung zwischen den beteiligten Staaten entsteht, so daß aus der politischen Lage die Möglichkeit des nahen Kriegsausbruches gefolgert werden kann. Die Monate lang dauernden, dem Kriegsausbruch vorhergehenden Verhandlungen zwischen Japan und Rußland am Ende des vorigen und zu Beginn dieses Jahres und die dadurch bedingte politische Lage geben ein treffendes Beispiel hierfür. Eine solche politische Lage ist bei den folgenden Betrachtungen Voraussetzung.

Wenn eine Kriegserklärung durch das Völkerrecht auch nicht vorgeschrieben ist, so werden doch viele Gründe angeführt, um ihre Notwendigkeit oder zum mindesten ihre Zweckmäßigkeit darzutun. Diese Gründe sind daher im folgenden zu untersuchen, um die Frage der Berechtigung der Kriegserklärung entscheiden zu können.

Es wird zunächst erwähnt, daß es im Interesse der Sicherheit und des Vertrauens im internationalen Verkehr zu wünschen sei, daß der Staat, der einen andern anzugreifen beabsichtigt, ihn warne, und daß die Ritterlichkeit es erfordere, dem Gegner Zeit zum Ergreifen seiner Verteidigungsmaßregeln zu gewähren. Bei den von uns vorausgesetzten Verhältnissen ist hiergegen jedoch einzuwenden, daß der Staat, welcher sich den im Laufe der diplomatischen Verhandlungen an ihn gestellten Forderungen nicht fügt, ohne weiteres auf den Ausbruch des Krieges gefaßt sein muß, eine Warnung also nicht mehr nötig ist. Eine solche Warnung, die bezwecken soll, den Gegner seine Verteidigungsmaßregeln ergreifen zu lassen, kann auch schon aus dem Grunde nicht gefordert werden, weil der Staat sich dadurch zum großen Teil der Vorteile, die ihm die langjährige Friedensarbeit, die sorgfältige Vorbereitung der Mobilmachung, bei Beginn des Krieges gewähren soll, freiwillig begeben würde. In der Politik und Kriegführung ist die Schnelligkeit des Handelns ein Mittel, zu dessen Anwendung jeder Staat berechtigt ist; damit hat jeder andere Staat zu rechnen, der sich der Möglichkeit eines Krieges aussetzt.

Hier drängt sich uns die Frage auf, welche Frist denn in dem Falle, daß eine solche Warnung zu ergehen hätte, zwischen der letzteren und dem Beginn der Feindseligkeiten verstreichen soll. Zu einer längeren Frist würde aus dem vorhergenannten Grunde mit Recht keine Nation, die bereits im Frieden auf den Krieg vorbereitet ist, ihre Zustimmung geben. Dagegen „stellt die Fixierung eines nahen Termins (wenige Tage oder gar nur Stunden) nichts vom Überfall Unterscheidendes dar, so daß bei vorhandener Kriegsspannung und -erwartung ein solcher auch ohne Erklärung nicht vorliegen, wie umgekehrt bei einem wirklichen, unvermuteten, unrechtlichen Überfall durch eine solche keinen längeren Termin setzende Publikation nichts an der Tatsache dieses Überfalls geändert würde".*) Von diesem Standpunkt aus ist ohne weiteres auch die Ansicht von De St. Croix**) zu verurteilen, wenn dieser sagt: Nicht die

*) v. Holtzendorff: „Handbuch des Völkerrechts", Band IV, § 84.

**) De St. Croix: »La déclaration de guerre et ses effets immédiats«, Kap. IV.

Kriegserklärung, sondern der Zeitraum, der von ihrer Bekanntgabe bis zum Beginn der Feindseligkeiten verfließt, gestatte dem Feinde, Vorbereitungen zur Verteidigung und zum Angriff zu treffen. Nun sei die Dauer dieses Zeitraumes weder durch das Recht noch durch die Sitte festgelegt; sie sei je nach den Umständen verschieden. Sie könne auf das Allernotwendigste beschränkt werden, soweit, als es nötig sei, um sich den Vorteil schnellen Handelns zu sichern. Bei der wachsenden Schnelligkeit der heutigen Kommunikationsmittel zähle der Zeitraum, der dem Feinde bewilligt werde, um seinen Entschluß zu fassen, schon nicht mehr nach Tagen, sondern nach Stunden.

Bei Überreichung eines Ultimatums, das weiter unten behandelt werden wird, ist es Sitte, dem Gegner eine Frist zu bewilligen, innerhalb deren er seine Entscheidung zu treffen hat.

Es wird ferner behauptet, daß die Kriegserklärung von erheblichem Wert für die genaue Feststellung des Kriegsbeginnes sei, die notwendig sei, einmal, weil der Beginn des Krieges eine Menge von rechtlichen Einflüssen im Gefolge habe, anderseits, weil von seiner genauen Feststellung die Entscheidung von Reklamationen abhänge, die beim Friedensschluß auf Grund des Kriegszustandes an die Regierung gerichtet zu werden pflegen. Dieser Behauptung steht die allgemein anerkannte Tatsache gegenüber, daß der Krieg beginnt, sobald Gewalt zwischen zwei Staaten geübt wird. Sobald Feindseligkeiten zwischen zwei Nationen begonnen werden, tritt der Kriegszustand ein; damit erhält das Kriegsrecht für sämtliche Beteiligten in derselben Weise Gültigkeit, wie dies infolge einer Kriegserklärung der Fall sein würde. Die Festsetzung des Beginns eines Krieges stößt somit auch ohne Kriegserklärung auf keine Schwierigkeiten. Wenn es sich ferner beim Friedensschluß um die Befriedigung von besonderen Ansprüchen handelt, wie z. B. um Rückgabe von Prisen, die vor einem bestimmten Termin gemacht sind — eine in früheren Kriegen häufig auftretende Forderung —, so wird eine solche Frage auf diplomatischem Wege geregelt, wobei wohl meist der Ausgang des Krieges, d. h. die Ansicht des Siegers, den Ausschlag gibt.

Des weiteren, so führt man an, ist die Kriegserklärung von Bedeutung für die Untertanen der kriegführenden Staaten: Ihnen erwachsen aus dem Eintritt des Kriegszustandes besondere Pflichten und Rechte; sie haben Interessen, deren Wahrung im Kriege andere Maßregeln erfordert als im Frieden; besonders die Handel und Schiffahrt treibenden unter ihnen haben das größte Interesse daran, von dem Übergang vom Frieden zum Kriege durch die Kriegserklärung Kenntnis zu erhalten; denn dadurch können sie vor großen Verlusten bewahrt werden. — Wenn dies für frühere Zeiten ohne weiteres zugegeben werden kann, wenn ferner der Anspruch der Staatsangehörigen auf eine solche rechtzeitige Benachrichtigung wohlbegründet ist, so liegen doch heutzutage die Verhältnisse in dieser Hinsicht ganz anders. Während früher der Verlauf diplomatischer Verhandlungen dem großen Publikum mehr oder weniger unbekannt blieb oder jedenfalls erst sehr spät bekannt wurde, gelangen heute die Nachrichten darüber infolge des ausgebildeten Paßwesens, der Vervollkommnung des Telegraphennetzes und der Beförderungsmittel und infolge häufiger Erörterung der politischen Lage in den Parlamenten und öffentlichen Versammlungen innerhalb der kürzesten Zeit — oft weniger Stunden — auch in die entferntesten Teile des Reiches. Es ist daher jedermann bei drohender Kriegsgefahr, sogar in höherem Maße, als es

früher mit Hilfe der Kriegserklärung jemals der Fall sein konnte, in die Lage versetzt, beizeiten Maßregeln zur Wahrung seiner Interessen zu treffen. Erwähnt sei noch, daß heutzutage alle zivilisierten Staaten nach Ausbruch des Krieges feindlichen, in ihren Gewässern befindlichen Schiffen eine bestimmte Frist gewähren, um sich und ihre Ladungen in Sicherheit zu bringen. Ähnliche Termine werden denjenigen feindlichen Schiffen bewilligt, die nach dem Beginn der Feindseligkeiten in Häfen des Gegners einlaufen, ohne vom Kriege zu wissen, um frei zurückkehren zu können.

Die oben angeführten Verhältnisse, betreffend die Schnelligkeit der heutigen Nachrichtenübermittlung und die Publizität in politischen Dingen, durch welche auch die Nachricht vom Beginn der Feindseligkeiten selbst in kürzester Zeit zur Kenntnis von jedermann gelangt, bilden ein Hauptmoment, durch welches die Frage von der Zweckmäßigkeit einer Kriegserklärung oder -Verkündung heutzutage in ganz anderm Licht erscheint als in früherer Zeit.

Sie sprechen auch mit, wenn es sich darum handelt, zu entscheiden, ob eine Kriegserklärung etwa aus dem Grunde zweckmäßig und wünschenswert erscheint, weil die Neutralen, denen ja ebenfalls aus dem bestehenden Kriegszustande Rechte und Pflichten erwachsen, — besonders im Seekriege werden ihre Interessen stark in Mitleidenschaft gezogen — dadurch von dem Beginn dieses Zustandes Kenntnis erhalten. Aus den oben erwähnten Gründen kann behauptet werden, daß auch die neutralen Mächte von einer zwischen zwei Staaten bestehenden Kriegsspannung, ebenso wie von dem tatsächlichen Ausbruch der Feindseligkeiten, in kürzester Zeit Kenntnis erhalten und daß sie daher genügend Zeit haben, um Vorkehrungen zum Schutze ihrer Interessen treffen zu können und um sich über ihr Verhalten gegenüber den Kriegführenden klar zu werden. Es könnte der Einwand erhoben werden, daß die Neutralen, die auf diese inoffizielle Weise von dem Kriegsausbruch Kenntnis erhalten, nicht verpflichtet sind, danach ihr Handeln einzurichten. Dies muß zugegeben werden; jedoch würde eine vom Angreifer dem Gegner überreichte Kriegserklärung ebensowenig eine offizielle Benachrichtigung der Neutralen genannt werden können. In der heutigen Zeit pflegt man daher auch durch den bei den Neutralen beglaubigten Gesandten usw. jenen den Kriegsausbruch mitzuteilen oder durch ein besonderes Manifest sein beabsichtigtes Verhalten gegenüber den Neutralen und den Gesetzen der Neutralität bekannt zu geben.

Der Grund, daß man sich durch die in einer Kriegserklärung zuweilen enthaltene Darlegung der Kriegsgründe und Rechtfertigung seines Verhaltens möglicherweise die Sympathie der Neutralen sichern könne, kann nicht als stichhaltig für die Behauptung der Notwendigkeit oder Zweckmäßigkeit der Kriegserklärung angesehen werden. Einerseits wird dies in den wenigsten Fällen ein praktisches Resultat zeitigen, da sich bei noch so gerechter Sache wohl kaum ein Staat dadurch zu einem Eingreifen zugunsten des andern bewegen lassen wird, anderseits würde ein solcher Erfolg wohl sicherer und besser auf jedem anderen Wege als durch die Kriegserklärung erreicht werden können. Jedenfalls kann durch eine solche Möglichkeit die Zweckmäßigkeit der Kriegserklärung nicht begründet werden.

Es bleibt noch der Grund zu erörtern, der vielfach angeführt wird, daß durch die Kriegserklärung, die dem Beginn der Feindseligkeiten voraufgehe, dem Gegner eine letzte Gelegenheit gegeben werde, sich unsern Forderungen zu unterwerfen; daß also

durch die Kriegserklärung selbst der Krieg vielleicht noch vermieden werden könne. — Dagegen spricht aber unsere Annahme, daß in der heutigen Zeit der Friedensbestrebungen der Krieg erst dann beginnen wird, wenn alle Mittel der Diplomatie völlig erschöpft sind, wenn dem Gegner mithin genügend Gelegenheit gegeben ist, sich unsern Forderungen zu fügen. Hält man selbst die Möglichkeit noch für vorhanden, daß durch die Drohung mit dem Beginn der Feindseligkeiten der Gegner sich dazu bewegen läßt, sich unserm Willen zu unterwerfen, so wird man zweifellos die Form des Ultimatums wählen, um einen solchen letzten Versuch zur Vermeidung des Krieges zu machen.

An dieser Stelle ist schließlich noch auf einen Punkt einzugehen, der für die Frage der Notwendigkeit der Kriegserklärung vor dem Beginn der Feindseligkeiten von Interesse ist; es ist dies die Erwähnung des Rechts, Krieg zu erklären, in den Verfassungen der Staaten. Während in den meisten Staaten dies Recht dem Oberhaupt des Staates, dem Chef der Exekutivgewalt, zugestanden ist, bedarf es in Frankreich und den Vereinigten Staaten der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften; im Deutschen Reich ist zu einer Kriegserklärung, die Seine Majestät der Kaiser, der Präsident des Bundes der deutschen Staaten, im Namen des Reiches ergehen läßt, die Zustimmung des Bundesrates — als der Versammlung der Vertreter der Einzelregierungen — notwendig. Diese Erwähnung der Kriegserklärung in den Verfassungen könnte von Anhängern derselben angeführt werden, um darzutun, daß sie von den betreffenden Staaten als Notwendigkeit angesehen werde, wo sie doch in einer so bedeutenden Rechtsurkunde, wie die Verfassung es ist, zum Gegenstand der Erörterung gemacht wird. Es leuchtet aber wohl ohne weiteres ein, daß in der Verfassung unter dem Recht, den Krieg zu erklären, das Recht, den Kriegszustand herbeizuführen, zu verstehen ist, und daß damit nicht die Notwendigkeit ausgesprochen werden soll, daß dem Beginn der Feindseligkeiten eine Kriegserklärung vorauszugehen habe. Daß ferner die Einholung der Genehmigung der betreffenden Körperschaften den vorherigen Beginn der Feindseligkeiten nicht ausschließt, ist bei Schilderung der Ereignisse zu Beginn des spanisch-amerikanischen Krieges dargetan. Auch mag hier auf der andern Seite noch erwähnt werden, daß infolge der Notwendigkeit der Zustimmung, welche die betreffenden Körperschaften hinsichtlich der Eröffnung der Feindseligkeiten zu erteilen haben, unsere weiter oben ausgesprochene Annahme an Wahrscheinlichkeit gewinnt, daß heutzutage die Kriegsabsicht des Angreifers schon frühzeitig zur allgemeinen Kenntnis gelangen muß.

Wir haben in dem Vorstehenden gesehen, daß es nach dem bestehenden Recht nicht als eine Verletzung des Völkerrechts angesehen werden kann, wenn ein Staat, der in einen Interessenkonflikt mit einem anderen verwickelt wird, ohne besondere vorherige Ankündigung die Feindseligkeiten beginnt, nachdem die streitig gewordenen Interessen eine Zeitlang Gegenstand der diplomatischen Verhandlungen gewesen sind, diese einen immer feindseligeren Charakter angenommen haben und infolge der dadurch entstandenen Spannung der Übergang zur Gewalt unvermeidlich geworden zu sein scheint. Wir sind ferner zu dem Resultat gekommen, daß heutzutage einer Kriegserklärung oder -Verkündung nicht mehr der Wert beigelegt werden kann, wie in früheren Zeiten, weil heute das, was sie bezweckte, in der Hauptsache auch ohne sie erreicht werden kann, daß sie infolgedessen nicht als notwendig, nicht einmal als besonders zweckmäßig bezeichnet werden kann.

Danach wäre es also dem Angreifer anheimgegeben, unter den angenommenen Verhältnissen dem Beginn der Feindseligkeiten eine Ankündigung vorhergehen zu lassen oder nicht. Trotz alledem kann man aber behaupten, der Gebrauch, daß der angreifende Staat seine Absicht, in den Krieg, den Zweikampf der Staaten, einzutreten, auf irgend eine Weise dem Gegner ankündigt, werde im Verkehr der Völker als zur guten Sitte gehörig angesehen. Denn das läßt sich nicht leugnen, daß vom Standpunkt der Ritterlichkeit eine solche Ankündigung, soweit die Politik sie zuläßt, wünschenswert ist. Es ist daher wohl anzunehmen, daß wir aus diesem Grunde in künftigen Kriegen im allgemeinen auf eine Kriegsverkündung irgendwelcher Art rechnen dürfen.

Es bleibt nun noch die Betrachtung übrig, in welcher Form eine solche Ankündigung des Krieges stattfinden kann.

Als die hauptsächlichsten dieser Formen seien, abgesehen von der direkten, an den Gegner gerichteten Kriegserklärung, wie sie 1870 von seiten Frankreichs zur Anwendung kam, Kriegsmanifeste, Proklamationen und das Ultimatum erwähnt. Ferner ist an dieser Stelle der Abberufung der Gesandten zu gedenken.

Die Kriegsmanifeste, welche die Absicht der Kriegseröffnung sowie die Begründung und Rechtfertigung derselben enthalten, können allgemeiner Natur sein, d. h. für alle Welt bestimmt sein, sie können ebenso an den Gegner selbst oder an die Neutralen gerichtet sein.

Auch die Proklamationen können verschiedener Art sein, die häufigsten werden die an das eigene Volk sein, seltener werden sie sich an die Untertanen des Gegners wenden. Erwähnt sei hier, daß in England die Kriegseröffnung in neuerer Zeit durch königliche Proklamation in der „London Gazette“ publiziert wird.

Bereits mehrere Male angedeutet ist der in den Vereinigten Staaten übliche Brauch, daß der Kongreß erklärt, der Kriegszustand mit dem betreffenden Lande bestehe seit einem bestimmten, von ihm bezeichneten Datum. Wie eins der vorne angeführten Beispiele zeigt, kann neben dieser Erklärung noch ein Ultimatum zur Anwendung gelangen.

Wir kommen hiermit zur Besprechung des bereits früher erwähnten Ultimatums oder der bedingten Kriegserklärung, die in heutiger Zeit eins der gebräuchlichsten Mittel der Kriegsankündigung zu sein scheint. In dem Ultimatum wird in der Regel der Beginn der Feindseligkeiten für den Fall angedroht, daß der Gegner sich innerhalb einer bestimmten Frist nicht den in demselben gestellten Forderungen unterwirft. Der Kriegszustand tritt danach ein, wenn entweder innerhalb der Frist keine Antwort erfolgt oder die Erfüllung der Bedingungen des Ultimatums verweigert wird. Das Ultimatum muß als der letzte Versuch bezeichnet werden, den Konflikt auf friedlichem Wege zu lösen.

Es ist zum Schluß noch die Frage zu erörtern, ob die Abberufung der Gesandten und der Abbruch der diplomatischen Beziehungen allein als „Kriegserklärung“ aufgefaßt werden darf. In der Geschichte der letzten Jahrhunderte sehen wir Beispiele sowohl dafür, daß dieser Vorgang einer Kriegserklärung gleichgeachtet wurde, als auch für die gegenteilige Auffassung; ferner zeigt uns die Geschichte, wie die Abberufung des Gesandten infolge verschiedenartiger Beurteilung der Bedeutung eines solchen Aktes seitens der in Betracht kommenden Regierungen zu Mißverständnissen

Anlaß gegeben hat. Wenn man auch nicht behaupten kann, daß in heutiger Zeit die Abberufung der Gesandten allein in jedem Falle einer „Kriegserklärung“ gleichzuachten ist, so muß doch zugegeben werden, daß sie unter Berücksichtigung der politischen Lage des Augenblicks zum sofortigen Beginn der Feindseligkeiten berechtigt, da sie den Entschluß der betreffenden Macht, die Politik mit andern Mitteln als den im Frieden gebräuchlichen, den diplomatischen Verhandlungen, fortzusetzen, d. h. zur Gewaltanwendung, zum Kriege, zu schreiten, deutlich zum Ausdruck bringt. Entsprechend dieser Auffassung sind Verträge zwischen verschiedenen Staaten, so z. B. zwischen England und Portugal (1816), zwischen Brasilien einerseits und Frankreich (1826), England (1827), Preußen (1827) und Dänemark (1828) anderseits abgeschlossen, welche dahin lauten, daß im Verkehr dieser Mächte der Friedenszustand am Tage der Abberufung der Gesandten als beendet anzusehen sei. Unter allen Umständen ist die Abberufung der Gesandten ein ernstes Moment, das auf den nahe bevorstehenden Ausbruch der Feindseligkeiten hinweist und in den meisten Fällen der sichere Vorbote des Krieges ist. Nicht selten wird die Abberufung der Gesandten in Verbindung mit irgend einer Form der Kriegsverkündung oder als Antwort auf eine solche die Absicht, den Krieg zu eröffnen, auf das Bestimmteste dokumentieren. Wird z. B. von einer Macht einer anderen ein Ultimatum überreicht und antwortet die letztere darauf durch die Abberufung des Gesandten, so werden beide Parteien den sofortigen Beginn der Feindseligkeiten zu gewärtigen haben.

Weniger häufig wird in heutiger Zeit die — vorübergehende — Abberufung der Gesandten als Versuch angesehen werden können, den Ausbruch des Krieges, wenn möglich, noch zu verhindern. Bei der Beurteilung der Frage, welche Bedeutung diesem Akte beizulegen ist, wird immer die politische Lage des Augenblicks ausschlaggebend sein.

Ist der Beginn der Feindseligkeiten so überraschend erfolgt, daß die Abberufung der Gesandten nicht vorher stattfinden konnte, so erfolgt dieselbe naturgemäß sofort nach demselben.

IV.

Gerade in dem Augenblick, wo die vorstehenden Zeilen abgeschlossen sind, bietet sich uns in dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges ein neues Beispiel für die Eröffnung der Feindseligkeiten ohne vorhergehende Kriegserklärung, ein Beispiel, das geeignet ist, unsere oben ausgesprochene Annahme über die Art der Kriegseröffnung in heutiger Zeit zu bestätigen.

Am 6. Februar*) überreichte der japanische Gesandte in St. Petersburg dem russischen Minister des Auswärtigen eine Note, in welcher auf die Nutzlosigkeit weiterer Verhandlungen angesichts des unbegründeten Zögerns der russischen Regierung hingewiesen und ausgesprochen wurde, daß Japan sich „das Recht vorbehalte, ein unabhängiges Verfahren einzuschlagen, wie die Regierung es für das beste halte, sowohl zur Befestigung und Verteidigung der bedrohten Stellung des Landes, als auch

*) Die nachstehende Schilderung der Vorgänge beruht auf Zeitungsnachrichten; es sind daher kleinere Ungenauigkeiten nicht ausgeschlossen. Auf das Endresultat der Betrachtungen würden solche jedoch ohne wesentlichen Einfluß sein.

zum Schutz und zur Begründung seines Rechtes und seines legitimen Interesses." Gleichzeitig wurde der Entschluß der japanischen Regierung, die diplomatischen Beziehungen zwischen Japan und Rußland abzubrechen, kundgegeben.

Der Abbruch der Verhandlungen zwischen den beiden Ländern und die Abberufung der beiderseitigen Gesandten erfolgte darauf.

In einer „Zirkulardepesche" vom 6. Februar wurde vom russischen Minister des Auswärtigen den russischen Vertretern im Auslande von dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen Kenntnis gegeben; unter Hinweis auf die Tatsache, daß das Eintreffen der russischen Antwortnote von der japanischen Regierung nicht abgewartet sei, wurde darin die volle Verantwortung für die entstehenden Folgen auf die letztere abgewälzt. Von der russischen Regierung wurde ferner ein „Communiqué" veröffentlicht, in dem die eigene Handlungsweise dargelegt und ihre Rechtfertigung versucht wird, während der japanischen Regierung die Verhinderung einer friedlichen Verständigung zur Last gelegt wird. Diese Erklärung schließt mit den Worten: „Indem die Kaiserliche Regierung die volle Verantwortung für die etwaigen Folgen einer derartigen Handlungsweise Japan auferlegt, wird sie die Entwickelung der Ereignisse abwarten und bei der ersten Notwendigkeit die entschiedensten Maßnahmen zum Schutz der Rechte und Interessen im fernen Osten treffen."

Aus den letzten Worten ist zu entnehmen, daß die russische Regierung die Abberufung der Gesandten nicht ohne weiteres als gleichbedeutend mit einer Kriegserklärung anzusehen gewillt war. Noch deutlicher tritt diese Auffassung in dem weiter unten erwähnten, am 10. Februar veröffentlichten Manifest des Zaren zutage.

Im Gegensatz zu dieser russischen Auffassung eröffneten die Japaner nach der Abberufung der Gesandten die Feindseligkeiten, indem sie unverzüglich zum Angriff auf die russische Flotte und die Befestigungen von Port Arthur vorgingen sowie mit der Landung von Truppen in Korea begannen. So gelang es ihnen denn auch, sich die Erfolge zu sichern, welche ein entschlossenes, den Gegner überraschendes Handeln im Gefolge zu haben pflegt.

Nach Bekanntwerden des Angriffes der Japaner auf die russische Flotte vor Port Arthur erließ der Zar ein an die russischen Untertanen gerichtetes Kriegsmanifest, in dem der Entrüstung über das Vorgehen der Japaner Ausdruck verliehen wird, welche die Feindseligkeiten eröffnet hätten, „ohne vorher die russische Regierung davon in Kenntnis zu setzen, daß der Abbruch der diplomatischen Beziehungen die Eröffnung der kriegerischen Aktion bedeute." In diesem Manifest heißt es weiter: „Nach Empfang des Berichtes Unseres Statthalters befehlen Wir, sofort die Herausforderung Japans mit den Waffen zu beantworten."

Auch die japanische Regierung übergab der Öffentlichkeit am 10. Februar eine ausführliche Schilderung des Verlaufes der Verhandlungen, in der sie den Beweis zu führen sucht, daß sie die letzteren von Anfang an mit ebensoviel Mäßigung wie Gerechtigkeit geführt habe, und in der sie sich zum Schluß darauf beruft, daß es nach der letzten japanischen Note vom 13. Januar d. Js. japanischerseits nicht an Vorschlägen gefehlt habe, die russische Regierung zur Abgabe einer Erklärung zu veranlassen, ohne daß eine solche Japan zuteil geworden wäre; ja selbst das Versprechen der Fixierung eines genauen Datums hierfür sei nicht zu erreichen gewesen.

Am 11. Februar erfolgte sodann die Kriegsproklamation seitens des Kaisers von Japan an das japanische Volk; in dieser heißt es zu Anfang: „Wir erklären hierdurch Rußland den Krieg und befehlen Unserer Armee und Marine, die Feindseligkeiten mit aller Kraft zu beginnen." Im übrigen enthält die Proklamation eine kurze Begründung und Rechtfertigung des japanischen Vorgehens. Auch von der japanischen Regierung wurde den fremden Mächten Mitteilung von dem eingetretenen Kriegszustande gemacht.

Wir sehen also, wie sich im vorliegenden Falle bei monatelangen Verhandlungen die politische Lage allmählich zuspitzte, wie auf den Abbruch der diplomatischen Beziehungen die Eröffnung der Feindseligkeiten folgte, und wie dann in Proklamationen an die eigenen Untertanen die Kriegsabsicht bekanntgegeben wurde. Außerdem wurde in amtlicher Veröffentlichung von beiden Parteien eine Schilderung des Verhandlungsganges gegeben und versucht, die eigene Handlungsweise zu rechtfertigen. Die neutralen Mächte wurden von dem Eintritt des Kriegszustandes benachrichtigt.

Nach unseren weiter oben angestellten Betrachtungen und unter Berücksichtigung der politischen Lage beim Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen Rußland und Japan muß es uns zweifellos erscheinen, daß in dem vorliegenden Falle die Abberufung des Gesandten seitens Japans den sofortigen Beginn der Feindseligkeiten rechtfertigte. Die Äußerung in der japanischen Note, weitere Verhandlungen seien nutzlos, und daher behalte Japan sich das Recht vor, ein unabhängiges Vorgehen einzuschlagen, deuten in unverkennbarer Weise darauf hin, daß es gewillt war, die Politik mit anderen Mitteln fortzusetzen, und dies Mittel konnte unter den obwaltenden Verhältnissen nur der Krieg sein. Man wird daher Japan in keiner Weise den Vorwurf machen können, gegen die „Regeln des Völkerrechtes" oder gegen die „gute Sitte" verstoßen zu haben. Die Abberufung des Gesandten war in Anbetracht der politischen Lage eine genügende Kriegsverkündung. Die nachfolgenden Proklamationen sind für die Bestimmung des tatsächlichen Kriegsbeginnes ohne Bedeutung, sie sind vielmehr lediglich als eine hergebrachte Förmlichkeit und als ein Mittel anzusehen, auf die Volksstimmung einzuwirken.

Schlußwort.

Im Vorstehenden sind in der Hauptsache Betrachtungen darüber angestellt, wie sich die Eröffnung eines Krieges in heutiger Zeit unter Berücksichtigung der Regeln des Völkerrechtes und der guten Sitte voraussichtlich gestalten wird; es ist ferner dargetan, wie auch bei dem jüngsten Kriege diese Regeln beobachtet worden sind. — Wenngleich wir bei unseren Erörterungen zu dem Resultat gekommen sind, daß heutzutage der Beginn der Feindseligkeiten im allgemeinen nicht ohne vorherige Anzeichen bezw. Ankündigung irgendwelcher Art erfolgen wird, so darf man doch die Erfahrungen der Geschichte nicht außer acht lassen, welche zeigen, daß Kriege oft unerwartet ausgebrochen sind, und daß Staaten, die im Besitz der nötigen Macht waren, sich nicht selten über die Regeln des Völkerrechtes und der guten Sitte hinweggesetzt haben, wenn es galt, die eigenen Interessen wahrzunehmen. Da es die Staaten bindende Bestimmungen über den Erlaß einer Kriegsverkündung nicht gibt, so ist auch in heutiger Zeit der Fall nicht

ausgeschlossen, daß ein Staat die Feindseligkeiten beginnt, ohne vorher seine diesbezügliche Absicht irgendwie zu dokumentieren, — falls er infolge eines solchen Vorgehens große militärische Vorteile zu erwarten hat und er sich in der Lage befindet, den sich daraus etwa ergebenden politischen Nachteilen zu trotzen.

Dieser Umstand, im Verein mit der in der Einleitung erwähnten Tatsache, daß überraschende Angriffe zu Beginn eines nicht reinen Landkrieges zu allen Zeiten in erster Linie von den besonders dazu befähigten Seestreitkräften ausgeführt worden sind, muß für jeden Staat, der im Kriege zur See eine Rolle zu spielen beabsichtigt, eine Mahnung sein, nicht nur eine starke Flotte auszubauen, sondern auch bereits im Frieden eine genügend starke, völlig schlagfertige Streitmacht in Dienst zu halten, ihre Friedensdislokation der im Kriege beabsichtigten Verwendung anzupassen und ihr durch Schaffung von Stützpunkten günstige Vorbedingungen für die Operationen im Kriege zu schaffen.



Der Stand der mittelasiatischen Frage.

Von Paschen, Oberleutnant im Füs. Regt. Nr. 90.

(Mit 2 Kartenskizzen.)

Einleitung.

In drei verschiedenen Gegenden des Erdballs strebt das russische Reich dem Meere zu, denn nach Ansicht der russischen Staatsmänner seit Peter dem Großen ist das Reich arm, solange es nicht mit allen seinen Teilen in Verbindung mit dem Meere und damit dem Welthandel getreten ist. Der Krieg im fernen Osten wird hier entscheiden, ob und wie weit Rußland sich die ostasiatische Küste offen zu halten imstande ist.

In einem noch unreiferen Entwicklungsstadium stehen die russischen Pläne in Zentral- und Vorderasien, aber auch hier ist der Persische Golf und der Indische Ozean das nächste Ziel der russischen Politik. Das Bestreben Rußlands, das Mittelmeer unmittelbar zu erreichen, kommt hier nur soweit in Betracht, als es mittelbar die asiatischen Pläne fördern würde.

In seinem Drang an das Meer bedroht aber Rußland immer mehr jene andere große asiatische Macht, England, deren Interessen den russischen entgegenstehen. In der Erkenntnis, daß die Entscheidung dereinst vielleicht durch das Schwert fallen wird, bereiten sich beide Gegner zu dieser vor. Und der augenblickliche Krieg scheint, solange er sich auf die beiden daran beteiligten Mächte beschränkt, nur ein Vorspiel zu sein in der Lösung zukünftiger Fragen. Wie die Verhältnisse in Zentralasien liegen, soll im folgenden einer kurzen Betrachtung unterzogen werden. Nur im Zusammenhang mit dem Vorgehen der beiden Mächte in den übrigen Teilen der Welt kann man aber die Faktoren in Zentralasien abschätzen; denn ebenso wie Rußland bald im Osten, bald in Mittelasien alle verfügbaren Hilfsmittel der großen Gebiete heranziehen wird, so wird auch England bestrebt sein, die Mitwirkung aller Streitmittel seines Riesenreiches zur Entscheidung sicherzustellen.

Wenn dem russischen Vorgehen in Asien eine bestimmte Tendenz zugrunde liegt, so ist es die der Umfassung der Flanke seiner Gegner. Wie es den Norden Chinas mit eisernen Armen gepackt hat, um nun in diesem Raum seine Kräfte spielen zu lassen, so strebt es auch in Südasien die Umfassung des indischen Reiches an mit der Absicht, es zu isolieren.

Im Norden gehen die Anstrengungen der russischen Politik, nachdem man sich an den Grenzen Persiens, Afghanistans und auf dem Pamir festgesetzt hat, dahin, Einfluß in Tibet zu gewinnen.

Im Westen der indischen Grenze sucht Rußland, gleichsam nach den Punkten geringsten Widerstandes tastend, den Golf zu erreichen mit der Absicht, Afghanistan zu umgehen und durch Belutschistan gegen die von Natur weniger gesicherte Flanke der englischen Stellung in Indien vorgehen zu können.


rische Bahn
Warschau
Projectierte

Militärische Vorbereitungen.

Rußland.

Rußlands Fortschritt in Vorderasien ist vor allem auf das große Eisenbahn- und Wegenetz gestützt, welches zugleich militärisch-politischen wie auch kommerziellen Zwecken dient. Dem russischen Handel sollen Absatzgebiete und zugleich für die große militärische Aktion die Vorbedingungen geschaffen werden. Mit einem bewunderns-werten Zielbewußtsein arbeitet Rußland an der Vollendung und dem Ausbau dieser Aufmarschlinien.

Für den Aufmarsch südlich des Kaukasus stehen demnächst zwei getrennte Linien zur Verfügung (siehe Karte 1):

1. von Ssewastopol über See nach Batum—Tiflis—Baku;
2. von Rostow a. Don über Jekaterinova, dann der Küste des Schwarzen Meeres folgend nach Poti.

Schwieriger gestaltet sich der Transport von Truppenmassen, wie sie für einen Feldzug im östlichen Persien und Afghanistan nötig wären.

Hier kommt für Turkestan bis jetzt nur die Linie Moskau—Rostow—Wladikawkas—Baku, die ihre Fortsetzung in der Schiffsverbindung Baku—Krasnovodsk über das Kaspische Meer findet, in Betracht. Da die Strecke von Zarizyn a. d. Wolga am Fluß entlang bis Astrachan (an der Mündung) im Bau ist, so wird man bald auch mit einer weiteren verbesserten Verbindung von Krasnovodsk mit dem Inneren Rußlands rechnen dürfen. Auf dem Ostufer des Kaspischen Meeres läuft dann die Bahn unter dem Namen „transkaspische“ zunächst an der Nordgrenze Persiens entlang über Aschabad—Merw—Buchara—Samarkand—Kokand nach Andishan in der Provinz Fergana.

Die Schiffsverbindung der transkaspischen Bahn mit dem europäischen System genügt aber nicht, Rußland ist deshalb an der Arbeit, Taschkent mit dem sibirischen Bahnnetz bei Orenburg zu verbinden. Die Linie Orenburg—Samara, letzteres an der transsibirischen Bahn, ist fertig, die Verlängerung soll nun über Orsk, Irghiz, Kazalinsk, Perovsk geführt werden und dann durch Ostturkestan Taschkent erreichen. Die Bauzeit ist auf 2 Jahre berechnet, und im Jahre 1905 etwa wird, wenn der Krieg nicht Verzögerungen hervorruft, ein etwaiger Vormarsch auf Herat über Kusk sich auf zwei Linien stützen können.

Natürlich dienen diese Bahnen nicht allein strategischen Zwecken, sondern sind auch berufen, eine große wirtschaftliche Rolle zu spielen in der gigantisch angelegten russischen Verkehrs- und Handelspolitik bei der Aufschließung der großen Baumwolle erzeugenden Gegenden Zentralasiens.

Ein weiterer Schluß drängt sich in Anbetracht der großen Schwierigkeiten auf, welche ein Vormarsch selbst nach Einnahme des gut befestigten Herat auf Kabul oder Kandahar den Russen bieten würde. Es ist der, daß man die Verbindung mit Sibirien herstellt, um sich günstigere Bedingungen für den Vormarsch zu schaffen, indem man direkt über die Bamianpässe auf Kabul marschiert. Ein neu in Aussicht genommenes Projekt ist der Bau einer Zweiglinie von Samarkand (oder Katti Kurgan) nach Karschi in Buchara und ihre spätere Verlängerung bis an den Amu-darja bei

Kerki. Diese Linie würde die natürliche Fortsetzung der Bahn Orenburg—Taschkent sein. Auch die Postierung einer starken russischen Truppenmacht in Kerki und Tornys am Amu-darja läßt auf Vormarschabsichten mit nicht unbedeutenden Kräften über die Bamianpässe auf Kabul schließen. Wenn aber angenommen wird, daß die Verteidigung der indischen Nordwestgrenze in der Linie Kabul—Kandahar zu suchen ist, so müßten die Russen um Flanke und Rücken dieser Stellung zu treffen, noch weiter nach Osten ausholen. In der Tat bereitet man neuerdings diesen Plan vor durch Bau von Straßen, so einer von der Provinz Fergana über das Pamir im Tale des Murghab; ein Vormarsch hier, von den Randprovinzen des chinesischen Reiches aus, würde die Russen allerdings über den Baroghilpaß nach Kaschmir führen. In der Absicht, diese Bedrohung möglichst abzuschwächen, liegt anscheinend der Zweck der bis jetzt so geheimnisvollen Tibetexpedition.

Trotz aller dieser Vorbereitungen wird aber ein russisches Vorgehen durch Afghanistan und über das Pamir mit gewaltigen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Die Basis ist von sehr großer Ausdehnung, und eine einheitliche Leitung der Operationen würde enorme Schwierigkeiten machen. Operationen im Winter auf dem Pamir sind ausgeschlossen, aber anderseits sind Buchara und Turkestan keine Länder für einen Sommerfeldzug. Ein Vorstoß müßte aber überall gleichzeitig geführt werden.

Ob die Kabul—Kandaharlinie dabei wirklich heute noch als die einzige Basis der Verteidigung Indiens anzusehen ist, soll vorläufig noch dahingestellt bleiben. In so einfacher Form wird die Frage jedenfalls nicht mehr gestellt werden!

Der Gedanke, ob nicht Rußland heutzutage hier an der Nordgrenze Afghanistans und dem Pamir auf Operationen im großen Maßstabe verzichten und seine Position dort nur zu Nebenoperationen ausnutzen werde, liegt in Anbetracht der erwähnten Schwierigkeiten nicht fern. Bestärkt wird diese Annahme durch nähere Betrachtung der afghanischen Verhältnisse und der Art des russischen Vorgehens in Persien. Die schwache Stelle in der Verteidigung Indiens liegt im Westen, wo der natürliche Schutz unbedeutender wird, diese scheint Rußland sich als Hauptoperationsziel ausersehen zu haben. Die persische Provinz Seistan ist die erste Etappe auf dieser großen Umgehungsbewegung nach dem Westen, sie erhält daher hohe Bedeutung für beide Gegner in Asien.

Die Seistanfrage.

Die Bedeutung Seistans für England und Rußland liegt kurz in folgendem: Die Provinz liegt etwa auf halbem Wege zwischen Meschhed (in Chorassan) und dem Persischen Golf, das Land kommt somit als wichtiges Durchzugsland in Betracht einerseits für eine Nation, die den Weg zum Golf und Indien sucht, als auch für eine andere, deren Bestreben es sein muß, dieses zu verhindern, und welche selbst Einfluß in Ostpersien gewinnen oder wiedergewinnen will.

Beide Länder werden und müssen versuchen, einander in dieser Gegend zuvorzukommen durch Bau von Bahnen dorthin. Wenn England hier zuerst anlangt, so wird von hier aus ein russischer Vormarsch gegen die Flanke der englischen Stellung wesentlich erschwert, indem das Vorgehen der Russen durch Afghanistan selbst in der Flanke bedroht würde.

Einem Bahnbau von russischer Seite, wie er geplant ist im Anschluß an das transkaspische System über Mesched nach Seistan, stehen keinerlei nennenswerte Terrainschwierigkeiten, wie im übrigen Persien, entgegen, und die zu wählende Trace dürfte durch die zahlreichen russischen Kommissionen, mögen sie Namen haben, welche sie wollen, die in diesen Gegenden gearbeitet haben, schon festgelegt sein.

Nachdem Seistan erreicht ist, käme der Lauf des Hilmsud als weitere Vormarschlinie in Betracht. Ob er eine solche in seiner jetzigen Gestalt darstellt, ist mehr als zweifelhaft. Ohne Frage haben diese Gegenden Zeiten gesehen, wo sie zu den fruchtbarsten in Persien gehörten, viele alten Ruinen deuten darauf hin; aber diese Fruchtbarkeit war bedingt durch eine große Kulturarbeit. Alles dieses ist dem Verfall überliefert und was an die Stelle getreten ist, ist teils sumpfiges, teils wasserarmes Gelände, das daneben außerordentlich ungesund ist.

Auch England hat zwei Projekte für eine Bahnverbindung zwischen Indien und Seistan entworfen. Eine Linie sollte von Quetta oder Chaman, im allgemeinen dem Lauf des Hilmsud folgend, Seistan erreichen. Dieses wäre fraglos der beste Weg für den Handel, der zugleich wohl diese Gegenden der Kultur endgültig wieder zurückgewinnen würde. Die Bahn müßte aber, um die zweckmäßigste Linienführung einzuhalten, zum großen Teil über afghanisches Gebiet geführt werden; hiergegen sträuben sich aber die Afghanen ebenso wie gegen die etwaige Anerkennung der englischen Oberhoheit. Ein Anfang ist jedoch gemacht und Quetta mit Nuschki verbunden. Hier beginnt dann der Karawanenweg, zugleich Militärstraße, durch die Ebene nach Killa, Robat und Nasratabad in Seistan, gesichert durch Brunnen und befestigte Posten.

Das zweite Projekt ist eine englische Bahnlinie von der Küste, mit Kurachi oder einem westlicher gelegenen Hafen als Ausgangspunkt, durch Britisch-Belutschistan nach Seistan. Die militärischen Vorteile einer solchen Bahn lehrt ein Blick auf die Karte, und schon Lord Curzon empfiehlt den Bau in seinem vor 12 Jahren verfaßten Buch. Die Basis für Operationen in Ostpersien würde damit an die See verlegt und durch die Flotte gesichert; nach Norden würden sich dann verhältnismäßig kurze und nicht schwer zu haltende Operationslinien anschließen. Die Geländeschwierigkeiten sind unbedeutende und auch der Handel fände ein neues Eingangstor.

Wenn so die Pläne der beiden Rivalen in diesen Gegenden geschildert sind, so ist damit nicht gesagt, daß die Ausführung schon in der nächsten Zeit zu erwarten ist. Rußland scheint erst den Bau seiner zentralasiatischen Linien zu einem gewissen Abschluß bringen zu wollen, darauf deutet die Verlängerung eines Vertrages mit Persien, der den Russen den Bahnbau in Nordpersien garantierte. Die Verlängerung besagt nun auf Wunsch Rußlands, daß bis 1905 keinerlei Bahnen auf persischem Gebiet gebaut werden dürfen.

Rußland in Persien.

Die Betrachtungen führen zu einer Erörterung des russischen Einflusses in Persien überhaupt.

Persien selbst ist zwar auch im letzten Jahrzehnt derselbe fast leblose Körper, als den ihn Lord Curzon beschreibt, aber trotzdem ist es von fremden Einflüssen nicht unberührt geblieben und hineingezogen worden in den Strudel der asiatischen Politik der beiden Nebenbuhler, die sich hier wie an einem Sterbebett gegenüberstehen.

Der russische Druck auf Persien vom Kaukasus und dem Kaspischen Meer aus reicht zurück bis in die Zeit Peters des Großen. Zwar sind die Mittel, mit denen Rußland seine Absichten durchzusetzen weiß, nicht immer die gleichen geblieben, und das kriegerische Vorgehen in früherer Zeit ist in unseren Tagen durch ein System handelspolitischer Natur abgelöst, wie es sich von Konstantinopel bis an den Großen Ozean fühlbar macht, dessen Endziel, wenn möglich, die friedliche Absorbierung von ganz Asien ist.

Nachdem die transkaspische Bahn an der ganzen Nordostgrenze Persiens entlang geführt war, ging man an die Förderung des russischen Einflusses in Nordpersien. Die Hauptstadt Teheran wurde unter sehr bedeutenden Kosten durch eine gute Straße mit der Hafenstadt Rescht am Kaspischen Meer verbunden. Die Verwaltung der Straße liegt in russischen Händen.

Ferner haben sich die Russen die Erlaubnis zur Anlage eines Weges von Tauris über Kasvin nach Teheran erteilen lassen. Zugleich hat man aber auch die Verlängerung der russischen Bahnen in das Innere von Persien hinein in Ausführung genommen. 1898 begann der Bau einer Zweiglinie der transkaspischen Bahn im Murghabtal nach Kusk, unmittelbar an der afghanischen Grenze und nur 120 km von Herat entfernt. In Kusk selbst wird das Baumaterial für die Strecke Kusk — Herat bereitgehalten; im übrigen sind alle Vorarbeiten dazu gemacht. Als eine Antwort hierauf wäre die ebenfalls vorbereitete englische Linie Quetta—Chaman—Kandahar aufzufassen.

1891 nahm dann die Regierung eine weitere Zweiglinie des transkaspischen Systems in Angriff, die Verbindung von Aschabad nach Mesched, der Haupstadt der Provinz Korassan, 250 km lang. Ebenfalls bis hart an die Grenze ist die Strecke vollendet, weiter bis Mesched dann durch den Bau einer vorzüglichen Straße vorgearbeitet. Mit Hilfe dieser Bahnen und Straßen haben russischer Handel und Einfluß in Teheran und besonders in Korassan festen Fuß fassen können, während der englische zurückgeht. Zugleich macht Rußland aber auch einen Vorstoß von Nordwesten durch Straßen- und Wegebau von Erivan in Transkaukasien aus.

Diese erwähnten Maßnahmen beziehen sich auf nordpersisches Gebiet; in neuerer Zeit haben die Russen aber auch den Persischen Golf in ihre Tätigkeit einbezogen, ein Gebiet, welches die Engländer bisher als ihre alleinige Domäne betrachten zu dürfen glaubten. Auch hier im Süden ist der kommerzielle Wettstreit aufgenommen. Die russische Dampferkompagnie in Odessa hat die erst versuchsweise, dann dauernde Einrichtung einer Dampferverbindung zwischen dem Schwarzen Meer und Buchire, am Persischen Golf, getroffen. Russische Generalkonsuln befinden sich in Bassora und Buchire. Der letztere verfügt sogar über eine Kosakentruppe, auch sind ständig russische Kriegsschiffe im Golf stationiert.

Ein fernerer Plan der russischen Regierung soll nicht unerwähnt bleiben, es ist die Absicht, das Bahnnetz im Norden mit dem Golf in Verbindung zu bringen. Bei Baladjeri (bei Baku) beginnend, soll die Linie am Kaspischen Meer entlang über Rescht—Ispahan—Schiras nach Bender-Abbas führen. Die Ausführung würde auf enorme Terrainschwierigkeiten stoßen und scheint, wenn sie überhaupt zustande kommt, späteren Zeiten vorbehalten zu sein. Schon 1895 allerdings zog Rußland die Erwerbung von Abbas in Betracht.

Auch der finanzielle Einfluß Rußlands in Persien ist bedeutend. Die Gelegenheit zur Einmischung ökonomischer Art bot sich bei der Auflage einer persischen Anleihe. England verlangte als Garantie für die zu leihende Summe die Kontrolle über die Zolleinnahmen, Rußland aber erbot sich, das Geld ohne diese Gewähr vorzustrecken. Es folgte die Gründung einer russischen Bank, — dem Namen nach französisch, — welche alle englischen und sonstigen Verpflichtungen Persiens ablöste und Rußland als alleinigen Gläubiger Persiens mit allen Vorteilen, welcher dieser Umstand mit sich brachte, ließ.

Wie auf fast alles in Persien, so macht sich auch auf die Armee die russische Einwirkung geltend. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Lande stellte man der persischen Dynastie militärische Instrukteure zur Verfügung. Die berühmte Kosakenbrigade, welche ihren Wert in dem letzten Aufstande dartat, ist unter russischer Leitung geschaffen. Sie wird von einem russischen General befehligt, der dem russischen Kriegsminister ebenso untersteht, wie der Direktor der Bank dem russischen Finanzminister.

Das Bestreben, die russischen Handelsbeziehungen zu Persien zu fördern, hat ferner 1901 zur Abschließung eines persisch-russischen Handelsvertrages geführt. Rußland gewährte Persien die Vorteile der Meistbegünstigung, die persische Regierung dagegen schaffte für den russischen Handel alle Brücken- und Wegezölle ab. Dieser Vertrag schadete dem englisch-indischen Handel enorm. Zwar mußte sich auch Rußland nach langen Verhandlungen auf eine bedeutende Erhöhung der bisherigen Zollsätze von 5 Prozent ad valorem einlassen, es genießt, wie erwähnt, andere Vorteile dafür, auf den englischen Handel wirken aber neue Zollsätze von 10 bis 40 Prozent ad valorem fast prohibitiv.

Solcher Art sind die Maßnahmen Rußlands zur Stärkung seines Einflusses in Persien; an die Stelle des Schwertes ist die Eroberung durch Handel, Verkehr und finanzielle Abhängigkeit getreten, dank der klugen Maßnahmen der russischen Staatsmänner.

Englands Stellung zur Frage.

Wie stellt sich nun England zu dieser russischen Absorbierung Persiens? Schon Lord Curzon hat in seinem Werk „Persien und die persische Frage“ harte Vorwürfe für die Unbeständigkeit der englischen Politik in jenen Gegenden. Später hat sich die Lage in so bedrohlicher Weise geändert, daß England sich ernstlich beunruhigt fühlt. Man hat die Bedeutung Persiens für Indien jetzt sehr wohl erkannt, und Lord Curzon als jetziger Vizekönig von Indien ist während seiner 4 jährigen Amtsdauer bemüht gewesen, Versäumtes nachzuholen und Geschehenes gut zu machen, besonders aber den englischen Einfluß in Südpersien und am Persischen Golf mehr zu befestigen.

Eine an Zahl nicht unbedeutende Partei in England verwirft die Anschauung von einem überall gegenwärtigen Gegensatz zu Rußland in Asien. Diese Partei hält das Bestreben Englands, Rußland durch Gewalt auf die Dauer vom Meere fern zu halten, für aussichtslos. Auch als Absatzgebiet kommt für sie das stagnierende Persien kaum in Betracht im Vergleich zu den großen Aussichten, die der Ausdehnung des englischen Handels noch in anderen Teilen der Erde winken. Die Bedrohung Indiens durch ein Festsetzen Rußlands am Golf sehen sie nicht für so schwerwiegend an, als

daß man diesem nicht durch ständige Stationierung eines starken Geschwaders in den indischen Gewässern und dem Golf ein Paroli bieten könne. Die Vertreter dieser Richtung sehen im Gegenteil in dem Vorschieben der russischen Grenzen bis an den Golf einen Vorteil, in dem nun für England als Seemacht ein Angriffspunkt gegeben sei, der noch dazu weit entfernt liege vom Zentrum der russischen Macht. Diese Anschauung ist aber noch nicht die herrschende in England geworden, und daß sie es nicht werden wird und werden kann, so lange England Wert auf den Besitz Indiens legt, ist anzunehmen. Ein russisches Persien bedroht auch Indien nicht allein, sondern wiederum andere Gebiete des britischen Reiches, auf welche England im Interesse Indiens wieder nicht verzichten kann.

Aber noch ein anderer Grund bedingt den Gegensatz der beiden Nationen: Die rückständige wirtschaftliche Entwicklung Rußlands veranlaßt die russischen Staatsleiter, das europäische Rußland und seine asiatischen Gebietsteile wirtschaftlich immer schärfer gegen die Konkurrenz der übrigen Welt abzuschließen. Keine der großen Nationen kann aber auf die Dauer eine solche Entwicklung der Dinge ruhig mit ansehen, ihre hochentwickelten Industrien, ihr Handel, die wirtschaftliche Lage ihrer auf die Weiterentwicklung dieser Dinge angewiesenen Millionenbevölkerung wird sie über kurz oder lang zwingen, zu dieser Art russischer Ausdehnungspolitik in Gegensatz zu treten.

Die englischen Aufmarschstraßen.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß Indien im Kriegsfall mit Rußland nicht allein auf seine eigenen europäischen und eingeborenen Truppen angewiesen bleiben kann, sondern Verstärkungen vom Mutterlande erhalten muß.

Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß nach der neuen englischen Heeresorganisation etwa drei Armeekorps für diesen Zweck bestimmt sind.

Von der Voraussetzung somit ausgehend, daß englischerseits bedeutende Seetransporte stattfinden werden, welche wiederum die unbedingte Seeherrschaft der englischen Flotte zur Voraussetzung haben, sind die Wege nach Indien zu betrachten und auf ihre Bedeutung hin zu prüfen.

Die wichtigste Straße ist die durch das Mittelmeer und den Suezkanal, welche ergänzt wird durch den Seeweg um Südafrika. Die dritte Route ist ein Land- und Seeweg, der über den Atlantik, Britisch-Nordamerika und den Pacific nach Indien führt. Dieser Weg käme aber nur für eine unmittelbar von Kanada aus gesandte Verstärkung für Indien in Betracht.

Mit einer für die nächsten Jahre zu erwartenden Vollendung des Panamakanals würde eine weitere Verbindung geschaffen sein. Was die Benutzung dieser Straße anbetrifft, ist anzunehmen, daß solche nur mit Einwilligung der Vereinigten Staaten geschehen könnte, und daß England trotz seiner Seemacht die Durchfahrt nicht erzwingen wird, falls es nicht mit Amerikas wohlwollender Neutralität oder einem Bündnis rechnen kann.

Weiterhin wird auch die große Bewegung zum wirtschaftlichen und militärischen Zusammenschluß des Mutterlandes und der großen kolonialen Wirtschaftsgebiete mit Selbstverwaltung sich bei einem Kampf um den englischen Besitzstand in Asien geltend

machen. Die geographische Lage Australiens macht es zur Unterstützung besonders geeignet, eine große Rolle fällt auch Südafrika zu.

So ist es vor der Hand das Bestreben der englischen Politik, sich vor allem für den Fall einer Auseinandersetzung mit der großen Landmacht die Mitwirkung der Kolonien sicher zu stellen. Auch die Bündnisse oder Verträge mit Japan und Portugal dienen der Sicherung der Seestraßen oder der Stärkung der Position in Asien. Für die Route durch das Mittelmeer und den Suezkanal beträgt die Reisedauer von England nach Bombay reichlich 3 Wochen. Sie bleibt vorläufig die Hauptverbindungslinie für England mit Indien, selbst wenn man eine mögliche Zerstörung des Suezkanals im Kriegsfall in Betracht zieht. Alle Maßnahmen in militärischer wie politischer Beziehung sind darauf gerichtet, diesen Weg zu sichern. Gegenüber der Reisedauer um das Kap der guten Hoffnung ergibt sich eine Zeitersparnis von 10 bis 12 Tagen.

Politisch ist der Weg gesichert durch freundschaftliche Beziehungen zu Italien, die sich aus dem Umstand ergeben, daß beide Mächte das Gegengewicht zu Frankreich im Mittelmeer bilden. Die militärische Sicherung dieser Straße nach Indien fällt dem englischen Mittelmeergeschwader zu, dem weitaus stärksten von allen Geschwadern, welche England ständig in Dienst hält. Die nötigen Stützpunkte für diese Flotte liegen in der westlichen Hälfte bezw. Mitte des Mittelmeeres in Gibraltar und Malta, in der östlichen Hälfte in Ägypten. Cypern ist seiner Lage nach weniger geeignet. Die Insel Kreta (Suda Bai) wäre ein besserer Stützpunkt durch ihre günstige Lage zu den Dardanellen.

In England machen sich neuerdings Stimmen geltend, die neben einer anderen Verteilung der englischen Seestreitkräfte auf der Erde auch der Zurückziehung des Geschwaders aus dem Mittelmeer in die heimischen Gewässer das Wort reden.*) Die Unsicherheit des Mittelmeerweges in Kriegszeiten dient als Hauptargument. Durch den Ausbau der drei Stützpunkte Toulon, La Madelaine und Bizerta sei Frankreich in die Lage versetzt, zum wenigsten eine dauernde Bedrohung auszuüben gerade da, wo in der Meerenge zwischen Sizilien und Afrika ein Ausweichen nicht möglich sei.

Sodann wird die leichte Zerstörbarkeit des Suezkanals ins Treffen geführt. Auch damit sucht man diese Anschauung zu rechtfertigen, daß Gibraltar von seiner Bedeutung viel eingebüßt habe, trotz der großen Anstrengungen der letzten Jahre, diesen Stützpunkt wieder erstklassig auszugestalten. Ein Punkt an der marokkanischen Küste fehle aber.

Dem muß vor allem entgegengehalten werden, daß Gibraltar gegen einen Handstreich mehr als gesichert ist, Malta wie Gibraltar aber ihren Rückhalt in der Flotte finden, ihr Wert anderseits in dem Rückhalt liegt, den sie der Flotte geben. Gegen die Zurückziehung des Geschwaders aus diesen Gewässern sprechen aber noch andere Gründe: Nichts wird Rußland vielleicht mehr in bezug auf die Verwirklichung seiner vorderasiatischen Pläne in Schach halten als eine starke maritime Stellung Englands im Mittelmeer. Weiterhin hat aber das Geschwader hier eine vorzügliche

*) Siehe auch „Marine-Rundschau", Februarheft: „England und die Seeherrschaft im Mittelmeer".

zentrale Stellung in bezug auf verschiedene etwaige Kriegsschauplätze, wie im Indischen Ozean — Ostasien — den heimischen Gewässern und Westindien.

Das Schwergewicht der englischen Mittelmeerstellung liegt in Ägypten, und an eine Räumung dieses Landes ist nicht zu denken. Auf dem Besitz Ägyptens beruht die Sicherheit des Suezkanals und zum Teil die Indiens. Der Bahnbau in Ägypten und in Britisch-Ostafrika, die Schiffbarmachung des Nils und die mühselige Rückeroberung des Sudans dienen wirtschaftlichen Zwecken, aber auch zugleich militärischen, indem sie die Verbindung mit Indien fördern. Wenn die Vollendung der Verbindung Ägyptens mit Ostafrika durch eine Bahn auch noch in der Zukunft liegt, so schreitet die Herstellung doch stetig vorwärts.

Die Zurücklegung des Seewegs um Südafrika nach Bombay erfordert etwa 33 Tage, die Stützpunkte auf diesem bilden die Inseln Ascension und St. Helena, weiterhin Südafrika, Mauritius und die Seychellen.

Es bleibt noch die Bedeutung Südafrikas kurz zu würdigen. Seiner Lage nach wird das Land eine wichtige Rolle spielen bei der Verteidigung Indiens. Die Reisedauer von Kapstadt nach Bombay nimmt nur 10 bis 12 Tage in Anspruch. Weiter gewährt Südafrika große Vorteile für die kriegsmäßige Heranbildung des Heeres.

Mit der Kolonisation schreitet der Bahnbau in Rhodesien stetig fort und hat die Viktoriafälle am Zambesi erreicht. So scheint die Verwendung südafrikanischer Truppen auf einem asiatischen Kriegsschauplatz binnen weniger Tage möglich.

Der Gedanke liegt nahe, daß ein Kampf um Indien nicht allein in jenen Gegenden ausgefochten wird und daß die Ostsee, das Schwarze Meer und die ostasiatischen Gewässer Nebenkriegsschauplätze in einem solchen Kriege sein werden. So wahrscheinlich eine solche Annahme ist, so wird doch in dem heutigen Entwicklungsstadium des russischen Reiches eine endgültige Entscheidung hier nicht fallen können. Die maritime Stellung Rußlands ist noch zu wenig entwickelt, die inneren Hilfsquellen sind dagegen zu groß und der Vernichtung zu sehr entzogen, als daß eine Blockade der Ostseehäfen und eine teilweise Bedrohung der rückwärtigen Verbindungen am Schwarzen Meer sowie Operationen in Ostasien eine entsprechende Wendung herbeiführen könnten.

Die Entscheidung über Besitz in Asien wird vorläufig in Asien selbst fallen, natürlich werden die Operationen beeinflußt werden durch die Vorgänge auf den übrigen Kriegsschauplätzen und die Unternehmungen dort ihre ablenkende Wirkung ausüben.

Die Zukunft kann möglicherweise hierin eine Änderung zu ungunsten Rußlands bringen, wenn man in Betracht zieht, wie sehr der gegenwärtige Krieg seine innere Weiterentwicklung zu beeinflussen imstande sein wird.

Indien.

Die Verteidigung Indiens stellte England bisher vor die Lösung von zwei Fragen, die kurz als die Eingeborenen- und die Nordwestgrenzfrage bezeichnet werden können. Zu diesen hat sich dann in neuerer Zeit durch das Vorgehen Rußlands die persisch-arabische gesellt.

Seit dem großen Aufstande der Sepoys sind die Zweifel an der Treue und Zuverlässigkeit der indischen Bevölkerung nie ganz zur Ruhe gekommen. Trotzdem sind

Zu S. 321.



jetzt nach fünfzig Jahren, entgegen gelegentlicher Unzufriedenheit, genug Anzeichen dafür vorhanden, daß die Bevölkerung den Segen und die Vorteile der englischen Herrschaft zu fühlen beginnt, und die Annahme, daß ein großer Krieg, in den England an der Nordwestgrenze verwickelt würde, das Zeichen für einen allgemeinen Aufstand im Lande selbst sein würde, ist heute wenig zu rechtfertigen. Ein weiterer Grund gegen diese Befürchtung liegt auch in dem Umstand, daß die indische Bevölkerung eine zu verschiedenartige nach Rasse, Religion, Sitten und Gebräuchen ist, um ein Nationalgefühl aufkommen zu lassen. Was die einheimische Armee anbetrifft, so liefern die verschiedenen Stämme Nordindiens dieser jedenfalls ein vorzügliches Material, zu dessen Führung im Kriege Lord Roberts nur eine größere Zahl englischer Offiziere wünscht.

Die Nordwestgrenze.

Großen Schwierigkeiten begegnet England bei der Sicherung der Nordwestgrenze Indiens und bei der Aufgabe, diese im Kriegsfall verteidigen zu müssen, ohne den indischen Staatssäckel zu sehr zu belasten.

Die topographischen und politischen Verhältnisse an der Nordwestgrenze und in Afghanistan.

Die Nordwest- und Westgrenze Indiens verläuft annähernd in einer geraden Richtung von den Quellen des Oxus bis zur Mündung des Indus in das Arabische Meer. Eine Linie, von Sukkur am Indus über Kandahar nach Herat gezogen gedacht, teilt die Grenze in zwei Hälften. In der südlichen Hälfte erstrecken sich die Gebirgszüge in nordsüdlicher Richtung von Kurachi nach Quetta. Während diese Züge nach Westen hin in ein Plateau übergehen, dessen Erhebungen von Osten nach Westen gerichtet sind, verlaufen sie nach Norden in die große Ebene des Hilmendflusses.

Die nordöstliche Hälfte, bis zum Oxus reichend, ist ganz erfüllt von Gebirgsmassen, die im Hindukusch oder Paropamisus und im Bergland von Kaschmir ihre größten Erhebungen erreichen. Das Haupttal in dieser Gebirgsregion ist das des Kabulflusses, der dem Indus zufließt. Im Süden scheidet die Safed Koh-Kette das Kabultal vom Bergland von Wasiristan. Über das Safed Koh-Gebirge führt der berühmte Khaibarpaß nach Peschawar, weiter westlich gelangt man über einen zweiten Paß, den Paiwar Kotal, aus dem Kabultal in das des Kuramflusses, ebenfalls eines Nebenflusses des Indus. Nach Nordwesten findet das Kabultal seine Fortsetzung in einer Depression, die hinaufreicht bis an den Hadschigakpaß und den Bamionpaß im Hindukusch, jenen gewaltigen Gebirgsstock, der hier die Wasserscheide bildet vom Pamir im Osten bis westlich Herat. Am Südabhang des Hindukusch fließt der Heri Rud.

Nach Südwesten geht vom Kabultal ebenfalls eine Straße aus, die sich bis Kandahar im Süden hinzieht, hier marschierte Lord Roberts von Kabul aus zum Entsatz von Kandahar. Das Wasiristan-Bergland findet nach Süden seine Fortsetzung in den langen fast nordsüdlich verlaufenden Ketten des Suleimangebirges, die ungefähr bis an den Indus hinabreichen, um dann scharf nach Westen umzubiegen. Zahlreiche andere Kämme streichen parallel in Richtung Nordost—Südwest bis in die Gegend von Kandahar und Maiwand.

Der nördlichste Teil des indischen Grenzgebietes ist ausgefüllt durch das Gebirgsland von Kaschmir. Wiederum vom Kabultal zweigen sich zwei Täler nach Norden ab, die des Swat- und Tschitralflusses, beides Zuflüsse des Kabul. Das Tschitraltal erstreckt sich bis an die Nordgrenze Indiens und bis dicht an das obere Tal des Oxus, beide Täler verbindet der Baroghilpaß. Der Baroghilpaß führt aber auch in das Tal des Gilgit und das des oberen Indus. Hier von Gilgit aus läuft eine weitere Verbindung von Kaschmir über den Kilikpaß nach dem Pamir; diese Straße würde die östlichste Vormarschrichtung der Russen im Falle einer Invasion Nordindiens sein, darauf deutet auch der Bau einer russischen Straße von Fergana über das Pamir ins Murghabtal. Die Verbesserung der Wegeverbindung in Kaschmir ist vorläufig die Hauptaufgabe Englands, besonders der Straße Srinagar—Gilgit.

Afghanistan weist eigentlich nur zwei mit dem russischen Wegenetz in Verbindung stehende, für Truppenbewegungen brauchbare Straßen auf, den Karawanenweg von Herat im Tal des Heri Rud nach Kabul, Peschawar und Kuram und die ebenfalls von Herat ausgehende Straße nach Kandahar über Farah und Girischk, die einzige ganz fahrbare Verbindung im Lande. Als Ausgangspunkt dieser beiden wichtigen Straßen hat Herat seine große Bedeutung für beide Teile.

Die kriegerischen Grenzstämme im Nordwesten haben der indischen Regierung viele Sorgen bereitet, und die geringe Kenntnis der Verhältnisse in jenen Gegenden ist teuer seitens der Engländer erkauft worden; heute ist das Bestreben vor allem darauf gerichtet, gute Beziehungen zu diesen Stämmen herzustellen und sie allmählich der Kultur zu gewinnen. Am schwierigsten sind die Afridis zu behandeln. Ihren Hauptsitz haben sie in dem wilden Bergland um den Khaibarpaß, den wichtigsten der Pässe, welche von Indien nach Afghanistan führen. Die Flut der großen Eroberungszüge seit Alexander dem Großen ist durch den Khaibar gegangen, und viermal im 19. Jahrhundert sind englische Heere hier nach Afghanistan marschiert. Die Grenze der englischen Verwaltung auf der Paßstraße läuft etwa 15 km nördlich Peschawar, dann folgen 50 km neutrales Gebiet, aber nur auf der Straße selbst hat der pax britannicus Geltung. Fort Jamrud sichert den Südausgang des Khaibar, der höchste Punkt des engen Defilees ist durch Fort Ali Masjid und das breitere Tal, welches nach Norden zu Afghanistan hinabsteigt, von Fort Lundi Kotal beherrscht.

Außer diesen drei dauernd besetzten Befestigungen sind zahlreiche Blockhäuser an dieser Straße nach der afghanischen Hauptstadt Kabul errichtet.

Nach Süden bildet das Suleimangebirge einen natürlichen Schutz, der nur an einer Stelle durchbrochen ist, da wo die Karawanenstraße aus dem Tal des Heri Rud nach Südosten sich abzweigt, über Gazni, den Gumalpaß auf Dera Ismail Khan am Indus.

In der langen Talfurche, welche sich im Süden bis in die Gegend von Quetta hinaufzieht, erleidet der natürliche Schutz seine zweite Unterbrechung, die zugleich neben der Straße von Peschawar auf Kabul die zweite Ausfallpforte nach Afghanistan bildet. Hier führt die Bahn von Kurachi kommend über den Bolanpaß nach Quetta und Chaman, der Grenzstation. Eine Straße führt dann weiter nach Kandahar und Herat.

Hiermit ist die Bedeutung der Linie Kabul—Gazni—Kandahar und der dahinterliegenden Pässe des Khaibar Paiwar Kotal und des Gumal für die Verteidigung Indiens und die Herats als Basis für einen Angriff auf Indien vorläufig gekennzeichnet.

Afghanistan.

Es erübrigt, Afghanistan in politischer wie militärischer Beziehung einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Beim Ableben des Emirs Abdurrahman von Afghanistan im Jahre 1901 waren die Augen der Welt auf dieses Land gerichtet, in der Annahme, daß Rußland durch einen geschickten Zug aus der Lage Nutzen ziehen werde. Wenn trotzdem die Ruhe nicht gestört wurde und Rußland keine Fortschritte machte, so hat dieses seinen Grund in der Festigkeit des Gefüges, welches der afghanische Staat in den letzten zwanzig Jahren der Herrschaft des Emirs erhalten hat.

Dieser Zeitraum umfaßt die Umformierung des alten Feudalstaates in einen zentralisierten Militärstaat, der von despotischer Hand geleitet wird. Der Emir war ein Mann von ungewöhnlichen Herrschereigenschaften, ein Autokrat und großer Patriot, der sich klar war, daß Afghanistan eine zweite Periode innerer Kämpfe nicht wieder überstehen würde. Unterstützt wurde er in seinen Plänen von der Armee. Aus den alten Feudalaufgeboten, welche der Regierung in Kabul nur widerwillig gehorchten, schuf der Emir die ständige Armee. Für die Erhaltung des Heeres wurde fast die ganze Unterstützung verwendet, die ihm die indische Regierung zahlte. Aber auch für Wegebauten, wie die von Kabul über den Hindukusch nach dem nordwestlichen Afghanistan und dem Oxus, ferner die von Jellalabad nach Badakschan und Kafiristan wurden Summen verwendet. Die Festigung des Landes im Innern war sein erstes Ziel, Grenzstreitigkeiten beschäftigten ihn viel weniger.

Diese großen inneren Veränderungen des Landes übten natürlich ihren Einfluß auf seine Stellung als Faktor im mittelasiatischen Problem. Wenn den Engländern 1878 und 1880 tapfere Stämme, aber ohne festen Zusammenhalt, entgegentraten, so stehen heute hinter der natürlichen Verteidigung Afghanistans etwa 60 000 Mann gut ausgebildeter Truppen. Was im Kriegsfall im Felde stehen wird, ist auf 200 000 bis 300 000 Mann zu veranschlagen. Das Arsenal liefert nicht nur Handwaffen, sondern auch Feldgeschütze und schwere Artillerie.

Sicher wird eine Armee, welche in Afghanistan einfällt, es mit einem wohlbewaffneten und auch geschulten Gegner zu tun haben, dessen Tapferkeit und Unabhängigkeitssinn schon manche Probe bestanden haben.

Für England würde ein Einmarsch dort in kriegerischer Absicht wohl eine ähnlich schwere Aufgabe bedeuten, wie sie ihm in Südafrika gestellt worden ist; aber auch Rußland scheint sich der Veränderungen und des Widerstandes bewußt zu sein, auf welche ein Vormarsch in jenen Gegenden stoßen würde. Es muß seine strategische Stellung dort noch sehr verstärken, ehe es an einen solchen Schritt denken kann.

Solange der neue Emir an den Verträgen seines Vorgängers festhält, wird ein starkes und freundlich gesinntes Afghanistan der beste Schutz der großen Heerstraßen sein, die seit Urzeiten als Eingangstor in die hindustanische Ebene gedient haben.

Von rein militärischem Standpunkt aus kann England gar nichts Besseres wünschen, als daß sich Afghanistan in jeder Beziehung als stark erweist gegen russische Durchmarschabsichten, jedenfalls solange, bis den Afghanen auf Wunsch englische Hilfe zuteil werden kann.

Anderseits würden aber die militärische Lage und der Selbsterhaltungstrieb England zwingen, von der Kabul—Gazni—Kandahar-Linie Besitz zu nehmen, sobald die Zweifel an der Aufrichtigkeit der afghanischen Politik bestärkt würden oder Rußland Miene machte, die Grenzlinie des Oxus zu überschreiten. Die Einnahme von Herat durch die Russen kann England nicht abwarten für ein Vorgehen seinerseits gegen die für die direkte Verteidigung Indiens so unendlich wertvolle Linie Kabul—Kandahar.

England in Persien.

In den englisch-russischen Beziehungen fängt Persien von 1834 an eine Rolle zu spielen. Beide Staaten kamen damals überein, daß Persien seine Unabhängigkeit behalten und als sogenannter Pufferstaat dienen sollte. Seitdem ist dieser Vertrag mehrfach wieder erneuert worden, so im Jahre 1889. Aber diese Übereinkommen haben nicht verhindern können, daß die beiden Nationen auch hier scharfe Rivalen geworden sind. Die enormen Fortschritte der russischen Handelspolitik der letzten Jahre sind nicht wegzuleugnen, und da sie zum großen Teil auf Kosten des englischen Handels erreicht sind, so ist es nicht zu verwundern, daß man englischerseits mit wachsender Besorgnis einer Zukunft entgegensieht, in welcher Indien in der Flanke bedroht wird und ein russisches Port Arthur am Golf die Basis einer starken russischen Flottenmacht in diesen Gewässern bildet.

Zwar hat vor nicht langer Zeit auf eine Anfrage im Parlament hin Lord Cranborne erklärt: „Man muß sich auf das deutlichste klar machen, daß wir kein Monopol auf Prestige in Asien haben, und daß in dem Maße, wie andere Länder von großen Hilfsquellen, großer Energie und Begabung für Verwaltung, fortfahren, ihre Interessen in Asien zu erweitern, die Stellung Großbritanniens diesen Ländern gegenüber natürlicherweise einer Änderung unterzogen werden muß. Es bedeutet dieses Eingeständnis keine Schande für uns!“ Aber kommerzielle und politische Interessen sind hier wie überall im Osten nicht voneinander zu trennen und greifen fortwährend ineinander. Dank seinen Maßnahmen, die an dem Bestande Persiens gar nicht gerührt haben, ist es Rußland gelungen, die persische Regierung in eine vollkommen abhängige Stellung herabzudrücken. Es sind auch nicht gegen den legitimen russischen Handel, der mit dem englischen unter gleichen Bedingungen in Wettbewerb träte, Einwendungen erhoben worden, sondern nur gegen die nach englischer Ansicht offenbare Begünstigung des russischen Handels zum Schaden Englands durch die neue belgische Zollverwaltung Persiens und die chikanöse Behandlung des englisch-indischen Handels in einem Gebiet, das wie Südpersien z. B. vor Jahren die alleinige Domäne Großbritanniens war. Kurz, man sieht das große russische Gespenst sich schon mit gleichen Mitteln und gleicher Zähigkeit wie in der Mandschurei auch am Golf festsetzen, eine beständige Drohung für Indien bildend, die Kosten der indischen Verteidigung bis ins Unermeßliche gesteigert und den englisch-indischen Handel und Unternehmungsgeist durch russische Abschließungspolitik von großen Ländergebieten ausgeschlossen, in denen alles noch der

Entwicklung und der Aufschließung harrt, Ländern, die reich sind an Bodenschätzen, wie Zinn, Blei, Kupfer, Kohlen, Edelsteinen und Petroleum.

Mannigfaltige Projekte sind in England seit vielen Jahren aufgetaucht, die in neuester Zeit der Regierung immer dringender nahegelegt werden, und die alle darauf hinzielen, den verlorenen Einfluß in Südpersien wiederzugewinnen und die Verbindung Indiens mit Ägypten zu einer kürzeren und besseren zu gestalten.

Diese Pläne liefern aber in ihrer Gesamtheit eigentlich den Beweis, daß England die günstige Zeit versäumt hat, um sich hier die Stellung zu schaffen, welche die Sicherung Indiens verlangt. Der geplante Bau der Bagdadbahn mit hauptsächlich deutsch-französischem Gelde bringt zwei weitere Großmächte als wirtschaftliche Konkurrenten in diese strittigen Gebiete, ohne daß England seine finanzielle Beteiligung an dem Unternehmen gesichert hätte. Vielleicht erfolgte die Erklärung der Nichtbeteiligung englischen Kapitals in der Hoffnung, daß dies den Bau verzögern oder unmöglich machen würde. Eine englische Konkurrenzlinie durch Nordarabien, die bestimmt ist, die Wirkung des Bagdadbahnunternehmens abzuschwächen, soll Alexandrien mit dem Persischen Golf verbinden. Mohammerah am Karunfluß ist als Endpunkt in Aussicht genommen, da hier augenblicklich noch das günstigste Einfallstor für den Handel in Südwestpersien liegt. Von indischer Seite wird dann weiter beabsichtigt, dieser Bahn entgegenzukommen, indem man die Quetta-Nuschkibahn durch Seistan und Südpersien über Kerman-Isfahan und Schuschter nach Mohammerah führt. Auch das Projekt einer Küstenbahn, von Kurachi ausgehend bis in den innersten Winkel des Persischen Golfes, taucht daneben auf.

Angesichts der ernsten Gefährdung englischer Handels- und politischer Interessen in Persien ist nicht daran zu zweifeln, daß England die erste günstige Gelegenheit benutzen wird, um diese Absichten in die Tat umzusetzen. Vielleicht bringt die nächste Zeit und die Lage der Dinge in Ostasien, welche Rußland ganz beschäftigt, die willkommene Gelegenheit zum Eingreifen Englands in Persien. Der scheinbar ungeschickt eingeleitete und durch russische Einmischung erfolglos verlaufene Besuch des indischen Vizekönigs Lord Curzon im Persischen Golf ist immerhin der Beweis, daß England den Zeitpunkt zum Eingreifen hier für gekommen ansieht.

England in Arabien.

In Arabien ist das englische Streben nach Einfluß nie auf größere Schwierigkeiten gestoßen, von europäischen Mächten machte England keine den Boden ernstlich streitig, und die Organisation der zahlreichen kleinen Eingeborenen-Staaten erleichterte die Festsetzung. Die meisten von ihnen sind nur kleinere Stämme überhaupt, die ein abgesondertes Dasein führten, über deren internationale Stellung Zweifel bestehen konnten, ob sie türkische, unabhängige oder Schutzstaaten waren. England zog Nutzen aus dieser Lage. Im Persischen Golf annektierte es die Bahrein-Inseln, legte Hand auf Koweit und die Halbinsel Katar. Der englische Einfluß überwiegt besonders in Maskat. An der Südküste Arabiens hat es von Sokotra und den Khuria-Muriainseln Besitz ergriffen. Im März 1903 endlich erklärte es Hadramaut als unter dem englischen Protektorat stehend.

So befindet sich jetzt die ganze Süd- und Ostküste Arabiens, mit einziger

Ausnahme der türkischen Provinz El Hasa unter dem offiziellen Protektorat oder jedenfalls in Abhängigkeit von England, jedoch hat dieses allen die äußere Unabhängigkeit gelassen. Von allen diesen kleinen arabischen Staaten sind die von Oman (Maskat) und Koweit ihrer Lage nach die politisch wichtigsten, und so haben die Engländer sich die Befestigung ihres Einflusses hier besonders angelegen sein lassen. Oman beherrscht die Einfahrt zum Golf und das kleine Sultanat El Koweit das Mündungsgebiet des Euphrat und Tigris. Bezeichnend sagt Lord Curzon von Oman: „Oman ist als ein von uns abhängiger Staat anzusehen, wir zahlen dem Sultan Geld, wir leiten seine Politik, wir dulden keine fremde Einmischung dort. Ich zweifle nicht, daß wenn eines Tages sich diese kleinen Staaten vor dem Fortschritt der Zivilisation auflösen werden, wir auf eine bestimmtere Art von ihnen Besitz ergreifen müssen, und daß dann der Union Jack über Maskat wehen wird." Über 300 Jahre zurück liegen übrigens schon die ersten Handels- und kriegerischen Unternehmungen Englands (Indiens) in den Gewässern des Persischen Golfes. Um die Vermessung dieser für die Schiffahrt so gefährlichen Gewässer hat sich die englische Kriegsmarine ein ebenso großes Verdienst erworben wie durch die dauernde Bekämpfung der Seeräuberei dort, die sehr in Blüte stand und für einzelne der kleinen Staaten den einzigen Erwerb bildete. Es ist vom englischen Standpunkt kein Wunder, wenn es diese Gebiete für sich in Anspruch nimmt.

Im März 1903 wurde durch Vertrag mit der Türkei auch der Streit im Hinterland von Aden beigelegt, England erhielt unter anderem einen kleinen 2 km breiten Streifen südlich Mokka, auf welchen die indische Regierung seit langem großen Wert gelegt hatte.

Schlußwort.

So sind die Ziele der beiden großen Mächte und die Lage beider in Mittelasien kurz geschildert in der Absicht, zu zeigen, daß die Verhältnisse auch hier einer Entscheidung entgegen gehen. Nur die Seeherrschaft und verwendungsbereite Truppen können den asiatischen Bestand des britischen Reiches sichern.



Die endgültige Erledigung des Marinebudgets für 1904 in den gesetzgebenden Körperschaften Frankreichs.

Das französische Marinebudget ist in den letzten Tagen des vergangenen Jahres von den gesetzgebenden Körperschaften verabschiedet worden, und zwar annähernd in der von der Regierung geforderten Höhe. Der Verhandlung im Senat waren zwei Berichte über das Budget vorausgegangen, von dem Vorsitzenden der Budgetkommission, Herrn Antonin Dubost, und von dem besonderen Marineberichterstatter Herrn Cuvinot.

Herr Dubost beschäftigt sich mit der Marineverwaltung im allgemeinen vom finanziellen Standpunkt aus, wie er dies im vorigen Jahre mit der Heeresverwaltung getan hat. Er findet, daß kein Minister in den letzten 25 Jahren die in früheren Berichten getadelten Übelstände abgestellt oder die gemachten Verbesserungsvorschläge ausgeführt habe. Namentlich bei den Vorräten, den Arbeitskosten und den allgemeinen Unkosten zeigten sich große Mißstände. Der Bestand an Vorräten könne auf etwa 40 Millionen Mark beschränkt werden, denn eine Menge der beschafften Vorräte lagerten unnütz jahrelang und verlören dadurch an Wert. Die Arbeitslöhne seien mindestens um ein Drittel höher als in der Privatindustrie und in England. Wenn man schließlich die allgemeinen Unkosten um 25 Prozent verringere, so würden sie noch immer um 10 Prozent höher bleiben, als in der Privatindustrie. Das derzeitige Budget könne um 25 Prozent, d. h. um etwa 60 Millionen Mark, verringert werden und denselben militärischen Nutzen ergeben.

Herr Dubost schlägt zur Erreichung dieses Zieles vor: Ein Gesetz über die Kopfstärke, Annahme einer klaren und wissenschaftlichen Rechnungsführung, selbständige Rechnungslegung der großen Dienstzweige, Überlassung aller der Arbeiten an die Privatindustie, die diese ebensogut oder billiger herstellen könne als die Marinewerkstätten, Zusammenfassung gewisser Dienstzweige, die dem Land-, See- und Kolonialheer gemeinsam sind.

Die Ausführungen und Vorschläge des Herrn Dubost scheinen nicht recht ernsthaft genommen zu sein, denn in der Verhandlung kam außer dem Admiral de la Jaille, der viele für fehlerhaft hielt, keiner der Redner auf sie zurück. Jedenfalls würde die Entwickelung der französischen Marine einen hohen Aufschwung nehmen können, wenn sich tatsächlich an ihrem jetzigen Budget eine solche Ersparnis der allgemeinen Unkosten erzielen ließe, daß etwa 60 Millionen Mark jährlich für Neubauten und sonstige Zwecke verfügbar würden.

Der besondere Marineberichterstatter, Herr Cuvinot, sieht die Lage der Marine in günstigerem Lichte. Er stellt fest, daß bedeutende Fortschritte in der Sicherstellung einer schnellen Mobilmachung, in der Vorbereitung der Schiffe für die Gefechtsleistung gemacht seien, die Beschaffung und Bewahrung der Kriegsvorräte sei besser geworden, die Werften und Werkstätten nähmen eine mehr und mehr industrielle Haltung an und führten Arbeitsmethoden ein, die größere Wirtschaftlichkeit versprächen.

Es sei aber ebenso logisch wie notwendig, wenn auch im Marineministerium die beiden Gruppen streng zusammengefaßt würden, in die die Marine zerfalle, die

fertige Flotte und die Flotte im Bau. Für die fertige Flotte sei der gegebene verantwortliche Leiter der Chef des Generalstabes der Marine: „Es ist ganz unerläßlich, daß derjenige militärische Chef, dem der Minister die Vorbereitung zur Verwendung des Personals und Materials unserer Seestreitmacht anvertraut, auch alle zur Erfüllung seines Auftrages nötigen Mittel in Händen hat. Die theoretischen Arbeiten zur Kriegsvorbereitung würden auf das glücklichste durch die tatsächliche Leitung der fertigen Flotte ergänzt werden."

Für die Flotte im Bau sollte eine Direktion im Ministerium geschaffen werden, die wie vor dem Jahre 1886 die Konstruktionsabteilung, die technische Sektion, die Artillerie-, Torpedo- und Elektrizitätsabteilung und die Hafenbausektion umfassen müßte.

Sämtliche, jetzt in allen Gruppen zerstreuten Personalangelegenheiten sollten in einer Direktion des Personals vereinigt werden und schließlich die Verwaltung ebenso an einer Stelle vereint werden.

Diese Vorschläge sind zum Teil schon von Herrn Messimy*) in seinem Budgetbericht für die Kammer gemacht worden, sie haben in der Debatte ebenfalls keine Beachtung gefunden.

Ein weiterer Vorschlag des Herrn Cuvinot bezieht sich auf die Sicherstellung der Kriegsbereitschaft der Flotte und der Wiederergänzung und Ausrüstung während eines Krieges. Dieser Dienst fällt bekanntlich dem Major-General und den ihm unterstellten Offizieren zu, die höchstens 2 Jahre in der Stellung bleiben.

„Die der Vorbereitung zum Kriege und der Mobilmachung dienenden Dienststellen in den Kriegshäfen haben eine solche Bedeutung gewonnen, tragen in solchem Maße zum Erfolge bei, daß es durchaus notwendig ist, zu ihrer Besetzung Offiziere von anerkannter Tüchtigkeit heranzuziehen und sie möglichst lange dort zu halten.

Man würde dem bestehenden Übelstande abhelfen können durch Bildung eines besonderen Korps mit eigner Beförderung, das zum Teil, beispielsweise für die Majors généraux, sich aus dem aktiven Seeoffizierkorps ergänzt.

Diese Ausdehnung des ständig an Land befindlichen Korps würde das Aufrücken zum Seeoffizier aus dem Unteroffizierstande erleichtern, da die meisten der aus diesem Stande hervorgegangenen Seeoffiziere begierig die Verwendung in ständigen Landstellungen annehmen würden. Man würde durch diese Maßregel einer sehr der Teilnahme würdigen Art von Seeleuten Gerechtigkeit widerfahren lassen, die trotz ausgezeichneter Dienste heute ohne Zukunft (wegen der Altersgrenze) sind, und man würde gleichzeitig in den betreffenden Dienststellen eine Stetigkeit schaffen, die heute gänzlich fehlt.

Gleichzeitig würde man dem Wunsche einer Anzahl aktiver Seeoffiziere entgegenkommen, die, nachdem sie ihre Befähigung im praktischen Borddienst nachgewiesen haben, aus irgend einem zwingenden Grunde auf Bordkommandos verzichten müssen, während es im Staatsinteresse liegt, sie an einer ihren Fähigkeiten angemessenen Stelle weiter zu verwenden, wo sie das Anrecht auf Beförderung behielten.

*) Herr Messimy hat auch einen Reorganisationsentwurf für das Landheer der Kammer vorgelegt.

Auch dem so häufigen Wechsel der Offiziere des „Génie maritime" und des Kommissariats muß gesteuert werden".

Für die kriegsgemäße Ausbildung der fertigen Flotte verlangt Herr Cuvinot Geschwadermanöver, mehrwöchige Übungsfahrten unter den Geschwaderchefs, während in der übrigen Zeit die Divisionschefs ihre Divisionen selbständig führen sollen. Schließlich fordert er einen ständigen Generalinspekteur der Geschwader, wie ein solcher für die bewegliche Verteidigung schon besteht. Auch für die Häfen und Stützpunkte will Herr Cuvinot einen Generalinspekteur haben. Alle drei Flaggoffiziere sollen dem Oberen Marinerat angehören.

„Die durch die beiden Flaggoffiziere in Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erworbene Erfahrung würde zur Wahrung der Zuständigkeit und des Gewichtes der Ratschläge des Oberen Marinerates in allen Fragen des Baues, der Bewaffnung, der Schnelligkeit, des Verwendungsbereiches der Kriegsschiffe führen.

Das dritte Mitglied dieses Rates könnte mit Besichtigung der Häfen und Flottenstützpunkte derart beauftragt werden, daß es dem Minister über die Lage und die Bedürfnisse dieser berichtet."

Der Obere Marinerat würde überhaupt am besten mit dem beratenden Komitee zu vereinigen sein, und dieses müßte tatsächlich vom Minister und den Gruppenvorständen zur Abgabe seines Gutachtens über zur Entscheidung stehende Fragen herangezogen werden.

Dies geschähe zur Zeit viel zu wenig, „der Minister hat die Gewohnheit, unausgesetzt sich in Fragen untergeordneter Bedeutung einzumischen und auf diese Weise seine persönliche Tätigkeit an Stelle der dem betreffenden Direktor zukommenden zu stellen. Damit übernimmt der Minister die Verantwortung für die Lösung selbst technischer Fragen, für deren Wertung ihm häufig die nötige Kenntnis abgeht". Das gleiche ließe sich von seinem Kabinettschef, Herrn Tissier, sagen.

Die Werftarbeiterfrage wird sehr eingehend behandelt, getadelt der Überfluß an Arbeitern, die Verminderung der Leistung seit Einführung des 8stündigen Arbeitstages und der Abschaffung der Akkordarbeit und die politische Betätigung der Arbeiter, die zu weitgehend ist, „als daß ihnen die Arbeit besonders am Herzen liegt."

Herr Cuvinot verlangt die schnelle Durchführung des Flottengesetzes, er tadelt die langen Untersuchungen des Ministers über den Panzerkreuzer „Ernest Renan", der nach 18monatigem Zögern mit einer Baukostenvermehrung um 2,4 Mill. Mark für eine Seemeile höhere Geschwindigkeit und übertriebener Verminderung der Mittelartillerie auf Stapel gelegt wurde.

Die Langsamkeit der Durchführung des Flottengesetzes liegt zum Teil an dem Hin- und Herschwanken und Zögern des Ministers, „der aus eigenem Antrieb unaufhörliche Schwankungen hervorrief und auf die Flotte von Probemustern zurückfällt, gegen die man bisher so harte Urteile hatte und die Herr Pelletan selbst als neues Marinemuseum bezeichnete".

Von der Forderung für Hafenbauten wünscht der Berichterstatter lieber einen Teil für den Bau eines Docks in Brest als für einen Stützpunkt in Indochina vorzusehen. —

In der Generaldiskussion nahm, wie zum vorjährigen Budget, auch zum diesjährigen ein Flaggoffizier, Senator Vizeadmiral de la Jaille, das Wort. Er beklagte sich darüber, daß die bei der Beratung des Budgets für das Jahr 1903 vom Parlament geäußerten Wünsche wegen Durchführung des Flottengesetzes, Verminderung der Schiffsbesatzungen, Ausfall der Flottenmanöver, die Lage der officiers-mariniers und der Werftarbeiter keine Berücksichtigung gefunden hätten. Er müsse ferner seine Stimme erheben gegen die Menge von Mißständen, gegen die Zerrüttung in manchen Dienstzweigen und selbst im Ministerium, gegen die Keime von Indisziplin, gegen die Disziplinlosigkeit, die auf den Werften herrsche und die auch schon in die Schiffsbesatzungen Eingang finde. Und gerade die Anwesenheit des Ministers habe, anstatt die Disziplin wiederherzustellen, die Sache nur schlimmer gemacht. Neben dem Marinepräfekten haben die Abordnungen der Werftarbeiter mit der roten Fahne und dem Absingen des internationalen Sozialistenliedes, manchmal sogar der Carmagnole, den Minister empfangen, ohne daß dieser jemals dagegen Widerspruch erhoben hätte. In Brest und in Lorient seien wiederholt Zusammenrottungen auf der Straße und Ausschreitungen gegen ruhige Bürger vorgekommen, an denen auch Matrosen ungestraft sich beteiligten. Diese Straßenvorgänge haben ihre Rückwirkung auf das Verhalten der Arbeiter auf der Werft gegen ihre Vorgesetzten bei ihrer Arbeit gehabt, die Leistung der Werften werde dadurch in Frage gestellt.

Der Minister nehme Beschwerden von Mannschaften unter Umgehung des Dienstweges an, das untergrabe die Stellung der Kommandanten, so daß man sich fragen könne, ob dies nicht auf Absicht beruhe.

Überall herrsche Verschleppung, Unordnung, Auflösung der Organisation; auf die Vorwürfe, die dieserhalb in der Kammer erhoben wurden, habe der Minister trotz seiner allgemein anerkannten Redefertigkeit nur unvollkommen sich verantworten können.

Die Arbeiten würden mit Vorliebe freihändig vergeben, wie z. B. die Hebung des „Espignole".

„Unsere Geschwader sind auf dem Wege, einen Teil ihres militärischen Wertes zu verlieren durch die zu bedeutende Verminderung der Besatzungen, durch die Einschränkung der Übungen unter Dampf und durch den Ausfall der großen Manöver."

Schließlich geht der Admiral auf die Vorschläge des Herrn Dubost ein, von denen er meint, daß der Berichterstatter sich über deren Tragweite wohl Illusionen hingäbe. Zweifellos würde man Mittel zur Verminderung der allgemeinen Unkosten finden können, aber deren Betrag auf Heller und Pfennig anzugeben, sei doch zu gewagt.

„Ich füge hinzu, daß man sich bei der Reorganisation unserer Marineverwaltung davor hüten muß, von vornherein alles aus der Vergangenheit Stammende über Bord zu werfen; man findet tatsächlich in dieser Vergangenheit Traditionen allgemeiner Ordnung, die auch den zukünftigen Einrichtungen zur Ehre gereichen müssen.

Den Vorschlägen wegen Einführung eines Kopfstärkengesetzes, Einführung einer übersichtlichen, wissenschaftlichen Rechnungslegung, Selbständigkeit der Rechnungslegung der großen Dienstzweige stimmt der Admiral zu, von den anderen meint er, daß sie von Übertreibung bis zum Irrtum angesteckt seien.

Der Minister hält eine Widerlegung der Vorwürfe des Admirals nicht für nötig, so daß unmittelbar nach dieser Rede in die Spezialdiskussion eingetreten wurde.

Den breitesten Raum nahm die Werftarbeiterfrage ein. Die Senatskommission hatte die von der Regierung geforderte und von der Kammer bewilligte Summe von 280 000 Mark zur Erhöhung der Arbeitslöhne abgesetzt. Dazu lag ein Amendement auf Wiederherstellung der Regierungsforderung vor. Nach dem Kommissionsbericht sollen 28 048 Arbeiter im Jahre 1903 auf den Werften und sonstigen Staatswerkstätten beschäftigt worden sein, 4261 in Cherbourg, 5632 in Brest, 4508 in Lorient, 2763 in Rochefort, 6990 in Toulon, 915 in Guérigny, 1628 in Ruelle, 1351 in Indret, dazu kommen noch 124 in Paris, 2156 in Saigon, so daß die Gesamtzahl 30 328 beträgt, für die der Vertreter des Amendements einen Tageslohn im Durchschnitt von 2,304 Mark auf jeden Tag des Jahres berechnet, während der Berichterstatter unter Zugrundelegung von 300 Arbeitstagen auf im Mittel 2,768 Mark für den Arbeitstag kommt. Die Pension nach 25 Dienstjahren beträgt 0,496 Mark täglich, doch treten nur etwa 12 Prozent der Arbeiter in ihren Genuß, man dürfe sie daher nicht auf den Lohn als Erhöhung anrechnen. Im Gegenteil müßten noch Familienzuschüsse, ebenso wie sie den Seedienstpflichtigen zustehen, auch für die Arbeiter eingeführt werden.

Der Berichterstatter führte dagegen aus, daß im Jahre 1900 der Durchschnittstagelohn 2,52 Mark betrug und auf Antrag des Ministers de Lanessan 1,2 Millionen Mark in vier Jahresbeträgen von je 300 000 Mark zur Aufbesserung der Löhne bewilligt wurden. Demgemäß seien die Tageslöhne jährlich um 0,032 Mark erhöht worden; im Jahre 1903 hat die Erhöhung plötzlich 0,184 Mark betragen, die der Minister aus Ersparnissen durch Nichtauffüllung der durch Abgang frei werdenden Stellen gedeckt habe. Das Vorgehen sei unzulässig. Der Senat wolle die Löhne in der heutigen Höhe von 2,768 Mark erhalten, aber nicht zu einer weiteren Erhöhung die Hand bieten. Diese würde nicht im richtigen Verhältnis zu der Arbeitsleistung bei 8stündiger Arbeitszeit und Fortfall der Akkordarbeit stehen.

Der Vertreter des Amendements macht gegen die letzte Behauptung geltend, daß die veralteten Arbeitsmaschinen auf den Werften die volle Arbeitsleistung nicht erreichen lassen.

Der Marineminister ergriff nunmehr das Wort zu energischem Eintreten für die Regierungsforderung. Er wies an Hand eines kürzlich von einem Beamten des Marineministeriums veröffentlichten Buches, G. Daynaud: „La condition des ouvriers des arsenaux de la marine", nach, daß die Marinearbeiter die am schlechtesten gelohnten Arbeiter nicht nur gegenüber der Privatindustrie, sondern auch gegenüber anderen Staatsverwaltungen, beispielsweise der Heeresverwaltung, wo der Durchschnittslohn 3,60 Mark, der Tabaksregie, die 4,408 Mark zahlt, und der Zündholzfabrikation mit 5,162 Mark, sind.

Er zieht zum Vergleich auch das Ausland an und bemerkt, „daß in Deutschland die Kriegswerftlöhne im allgemeinen höher sind als auf Privatwerften, 0,21 bis 0,27 Mark, und mit einem Gehülfen 0,26 bis 0,33 Mark stündlich gegen 0,17 bis 0,20 und 0,26 bis 0,30 Mark". Im allgemeinen müsse man in Frankreich auf eine Arbeiterfamilie 3,5 Köpfe rechnen, zu deren Unterhalt im Jahre 1080 Mark er-

forderlich seien, eine Ausgabe, der eine Jahreseinnahme von nur 800,40 Mark gegenübersteht, der Tageslohn im Durchschnitt zu 2,680 Mark gerechnet.

Eine große Zahl von Werftarbeitern befinde sich daher auch tatsächlich in der Notlage, die öffentliche Mildtätigkeit in Anspruch zu nehmen; in Cherbourg erhielten 35 Arbeiter ständige, 410 vorübergehende Armenunterstützung, in Brest wurden 230, in Lorient 39, in Rochefort 37, in Toulon endlich 613 ständig, 2000 vorübergehend unterstützt.

„Ich frage den Senat, ob es sich mit der Ehre Frankreichs verträgt, daß die Arbeiter für die Landesverteidigung gezwungen sind, nicht im Alter, sondern schon in der Zeit, wo sie den Hammer noch schwingen, den Sie ihnen für die Arbeit, die sie zu tun haben, anvertraut haben, die Hand nach öffentlichen Unterstützungen auszustrecken. Ich frage Sie, ist das zulässig, ist das annehmbar?"

Mit gleichem Eifer tritt der Minister gegen die Zurechnung der Pensionsberechtigung und des Anspruchs auf freie ärztliche Behandlung auf den Lohn auf, dies sei in einem sozialen Staatswesen gänzlich verwerflich. Privatunternehmer schon hätten Pension eingeführt, der Staat dürfe als Arbeitgeber nicht hinter Privatpersonen zurückbleiben.

Der Generalberichterstatter wies auf das Mißverhältnis zwischen der Arbeiterzahl und der für das zu verarbeitende Material geforderten Summe hin, es seien viel zu viel Arbeiter auf den Werften; schaffe man die überflüssigen ab, so würden die übrigen höhere Löhne bekommen können. Der Minister habe aus eigener Machtvollkommenheit die Löhne erhöht, und dazu könne ihm der Senat Mittel nicht zur Verfügung stellen.

Nachdem sich der Minister nochmals scharf gegen die Vorwürfe verwahrt hat, wird in namentlicher Abstimmung das Amendement abgelehnt.

Bemerkenswert bei dieser Debatte ist noch der Umstand, daß Herr Pelletan die von dem Berichterstatter angeführten Zahlen als richtig nicht gelten lassen wollte, obwohl jener sie aus dem Marineministerium erhalten hatte.

Die Kammer der Deputierten nahm nach einer kurzen Auseinandersetzung der Sachlage durch den Minister die schon einmal bewilligte Regierungsforderung wieder an. Im Senat entbrannte daher der Kampf zum zweiten Male. Der Minister setzte in längerer Rede nochmals die Geschichte der Lohnerhöhung auseinander, führte an, daß er seit seiner Amtsübernahme den Arbeiterstand bereits um $3^{1}/_{2}$ Prozent verringert, die Annahme von Lehrlingen auf 34 Prozent der früheren Zahl beschränkt habe, und schilderte in glühenden Farben die verzweifelte, des Arbeitgebers Staat unwürdige Lage seiner Arbeiter, die in der Vollkraft ihres Schaffens nicht einmal ihren und ihrer Angehörigen Lebensunterhalt erwerben könnten. Ein Zwischenruf: „Sie haben die Löhne schon durch Verkürzung des Arbeitstages um 2 Stunden erhöht. Ihre Arbeiter arbeiten nicht genug, und Ihre Forderung ist Popularitätshascherei." — störte Herrn Pelletan nicht in seinen Ausführungen, durch die er den Senat zu gewinnen wußte, so daß seine Forderung gegen den wiederholten Einspruch des Generalberichterstatters mit 157 gegen 122 Stimmen angenommen wurde.

Dies war der glänzendste Erfolg des Ministers. Einen weiteren errang er noch bei der Forderung um Vermehrung des Kontrolleurkorps um zwei Stellen,

die von der Budgetkommission gestrichen, aber von ihr wiederhergestellt wurden nach den sachlichen Ausführungen Herrn Pelletans.

Gleichfalls von der Budgetkommission abgesetzt waren neun von der Regierung geforderte Stellen im Marine-Ingenieurkorps. Es handelte sich hier darum, daß sie über die im Gesetz über dieses Korps festgelegte Zahl hinaus gefordert wurden, ein Verfahren, auf das sich der Senat trotz aller Überredungsversuche des Marineministers nicht einlassen wollte. Die Kammer stellte die Forderung wieder her, der Minister verzichtete aber im Senat darauf und erklärte, die Stellen in einem Gesetz über das Marine-Ingenieurkorps fordern zu wollen. Er hatte zwar dem Senat eine über den augenblicklichen Bedarf hinausgehende Stellenforderung durch ein besonderes Gesetz schon früher in Aussicht gestellt, dieser hatte sich dadurch aber nicht ins Bockshorn jagen lassen, sondern erklärt, die Bewilligung der Geldmittel für die gesetzlich festgelegte Stellenzahl müsse nach wie vor im Jahresbudget erfolgen. Da der Minister für dies Jahr auf die Erhöhung verzichtet hatte, so blieb für die Kammer kein Grund für Aufrechterhaltung ihres zweimaligen Beschlusses bestehen.

Bei der Verhandlung im Senat kamen einige mitteilenswerte Angaben über das französische Marine-Ingenieurkorps zur Kenntnis. Die Pferdestärkenzahl hat in der Marine seit dem Jahre 1897 von 375 000 auf 529 000, also um 40 Prozent zugenommen. Das Marine-Ingenieurkorps ist aufs äußerste angespannt, 92 Prozent sind an Bord kommandiert; im ganzen sind 327 Etatsstellen vorhanden und besetzt, 517 werden zur vollen Besetzung aller Bordstellen tatsächlich gebraucht. Es ist dies allerdings eine sichere Notlage, wenn man sich vergegenwärtigt, daß alle fertigen Schiffe in Reserve gehalten werden und die überwiegende Mehrzahl etatsmäßig in diesem Zustande mindestens einen Ingenieur an Bord haben soll. Diese Notlage wurde sogar vom Berichterstatter anerkannt, dem Minister aber ein Vorwurf daraus gemacht, daß er nicht durch rechtzeitige Einbringung eines Gesetzes Abhilfe geschaffen habe und hinten herum durch das Budget den Fehler wieder gut machen wolle.

Mit einem Abstrich an dem Kapitel Tafelgelder erklärte sich der Minister einverstanden; dem Vorwurf, daß trotz der im Jahre 1902 vorgekommenen Etatsüberschreitung an Reise- und Transportkosten das betreffende Kapitel nicht erhöht worden sei, begegnete Herr Pelletan damit, daß die Reisegebührnisse in letzter Zeit herabgesetzt seien.

Eine sehr lebhafte Debatte zwischen dem Minister und dem Berichterstatter riefen noch die Flottenstützpunkte hervor, da die Kommission 280 000 Mark an den Forderungen gestrichen hatte. Der Minister lüftete dabei den Schleier über die Frage der strategischen Ausnutzung der Stützpunkte: „Die Schaffung von Flottenstützpunkten ist die erste Bedingung einer guten Seekriegführung für Frankreich. Sie mögen die besten Schiffe von der Welt haben, besitzen Sie nicht wohlausgerüstete Stützpunkte, so werden sie bewegungsunfähig an der Küste kleben. . . . Ich sehe nicht ohne Beängstigung jede in Ausstattung der Stützpunkte eintretende Verzögerung; ohne die Stützpunkte würde die Flotte keine Bewegungsfreiheit auf dem Weltmeere haben, wo sie auftreten soll. Kein Mensch kann wissen, wie bald ein Krieg ausbrechen kann, jeder, der sich mit der Landesverteidigung befaßt, muß mit fieberhafter Ungeduld den

Augenblick erwarten, wo wir gleichzeitig diese Stützpunkte in Diego Suarez, Saigon, Dakar und auf den Antillen haben, denn erst der letztere wird uns ein freies Überschreiten des Ozeans gestatten, wird uns auf dem Ozean die Seeherrschaft geben." Dieser Satz enthält zwar eine große Übertreibung und tatsächliche Unrichtigkeit, er erregte aber Zeichen der Billigung auf einer großen Zahl der Sitzreihen.

Der Minister teilte ferner mit, daß die Arbeiten in Biserta soweit vorgeschritten seien, daß zum Hinüberschaffen von Kriegsvorräten geschritten werden und daß die Werft ihre Tätigkeit eröffnen könne. Im einzelnen sollen von der abgestrichenen Forderung 24000 Mark für Herstellung einer Wasserleitung auf Martinique zur Wasserversorgung der Kriegsschiffe und 16000 Mark zum Neubau der baufälligen Kohlenschuppen, 240000 Mark zur Anlage von Stationen der beweglichen Verteidigung der Stützpunkte und Kolonien verwendet werden. — Der Minister fuhr dann fort: „Haben Sie sich schon die Frage vorgelegt, was geschehen würde, wenn wir unglücklicherweise in einen Krieg verwickelt würden? Wir würden doch unseren Kolonialbesitz zu verteidgen haben. . . . Stellen Sie sich nun den Fall vor, Sie wären dessen nicht sicher, daß die Truppen in den Kolonien einem Feinde, der stärkere Reserven heranzuschaffen verstünde, gegenüber zahlreich genug wären. Läßt sich nicht der Fall annehmen, daß wir nicht die See beherrschen und daher außer stande sind, eine Flotte mit einem Landungsheer von einer Landung abzuhalten? Worin beruht dann die wesentliche Verteidigung unserer Kolonien? In der beweglichen Verteidigung, in dem Torpedo- und dem Unterwasserboote, das die Vernichtung unter die Transportflotte tragen wird. . . . Das ist übrigens die Ansicht aller Menschen, die sich mit unseren Kolonien beschäftigen, besonders für Indochina. Eine meiner Hauptsorgen geht dahin, dort bewegliche Verteidigungen zu haben, um jeden Landungsversuch aufzuhalten. Ich habe in Dakar zumeist Einrichtungen für die bewegliche Verteidigung treffen lassen, — ich habe die ersten beiden Unterwasserboote, die die heimische Küste verlassen haben, nach Biserta versetzt, — ich habe die ersten beiden Torpedoboote, die Frankreich in die Kolonien entsandt hat, nach Diego Suarez geschickt und für ihre Unterhaltung dort alles Nötige veranlaßt, — ich lasse jetzt Erhebungen über die Einrichtung von beweglichen Verteidigungen bei Kap St. Jacques anstellen und werde solche für Tongking verlangen, sobald man sich über den Platz entschieden hat."

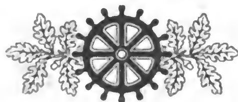
Der Berichterstatter widersprach dem Minister wohl weniger aus innerer Überzeugung als aus formalen Gründen. Wie er leicht nachweisen konnte, war ein Teil der Forderungen auf das Gesetz über die Ausstattung der Häfen und Stützpunkte vom Jahre 1904 bezogen, in dem sie gar nicht vorgesehen waren; die Begründung war mangelhaft, teilweise sogar fehlerhaft; nähere Auskünfte waren trotz dreimaliger Anfrage vom Marineminister nicht zu erlangen gewesen. Es stellte sich hier besonders — wie überhaupt mehrfach im Laufe der Budgetverhandlungen — heraus, daß die Beherrschung seines Ressorts Herrn Pelletan noch nicht vollständig gelungen ist und daß manche Räder im Marineministerium nicht tadellos arbeiten. Die Nichtachtung der parlamentarischen Körperschaften, die in dem Verhalten des Ministers bei Begründung und Durcharbeitung des Haushaltsentwurfs im einzelnen liegt, Herrn Pelletan zu Gemüte zu führen, war scheinbar Hauptzweck der Streichung an dieser Stelle. Dem Minister wurden wenigstens auf die emphatische Wendung: „Ich sage

nicht, daß Frankreich daran (zu ergänzen: »an dem Abstriche«) zu grunde gehen wird, aber Sie werden ein wichtiges Interesse der Landesverteidigung aufs Spiel gesetzt haben und daran schuld sein, daß, wenn die Zeit des Ausbaues wirklich zehn Jahre währt, man nicht früher die Stützpunkte, wenn auch nicht vollkommen, so doch immerhin nachhaltig ausnutzen kann" — trotz der Verneinungszeichen auf vielen Bänken die geforderten Summen gegen die Budgetkommission bewilligt.

Die Vertreibung der Krankenschwestern aus den Marinelazaretten brachten die Senatoren Vizeadmirale de la Jaille und de Cuverville zur Sprache, wobei sie dem Wirken der Schwestern das beste Zeugnis ausstellten. Der Minister beschränkte sich auf eine kurze Entgegnung, in der er zunächst von der Hand wies, als habe er lediglich ab irato die Schwestern vertrieben, dem widerspreche schon der Umstand, daß er diesen Schritt erst im zweiten Jahre seiner Amtsführung getan habe, und zwar auf Grund zwingender Beweise für die Unhaltbarkeit der in den Lazarettverwaltungen eingerissenen Zustände, die unter den Augen der höchsten Vorgesetzten so lange bestanden hätten, „die, einem hochherzigen Gefühl der Verehrung für die Religion gehorchend, diesen Untergebenen einer besonderen Art gegenüber wehrlos waren; denn die Schwestern können für diejenigen ihrer Vorgesetzten, die von gewissen religiösen Überzeugungen erfüllt sind, nicht Untergebene sein." Dieser Erklärung folgte kein weiterer Widerspruch.

Der Minister hat seinen Etat mit geringen Abstrichen unter Dach gebracht; er setzte alle seine Kraft für die Erhöhung der Arbeitslöhne der Werftarbeiter ein und entwickelte im Senat überhaupt die ganze Kraft seiner Beredsamkeit und Redegewandtheit. Gewisse Schwächen seiner Verwaltung zu verdecken oder ganz zu decken, ist ihm nicht gelungen, im Gegenteil haben die Verhandlungen in beiden hohen Körperschaften ergeben, daß die Angriffe gegen die Geschäftsführung des Herrn Pelletan nicht ganz unbegründet sind.

M.



Statistischer Sanitätsbericht über die Kaiserlich Deutsche Marine für den Zeitraum vom 1. April 1899 bis 30. September 1901.

Bearbeitet in der Medizinal-Abteilung des Reichs-Marine-Amts. — Berlin 1903.

Der vorliegende Sanitätsbericht umfaßt 2½ Jahre. Der Grund für die Ausdehnung auf diesen ungewöhnlich langen Zeitraum ist in der am 1. Oktober 1901 erfolgten Verlegung des Beginnes des Berichtsjahres vom 1. April auf den 1. Oktober zu suchen. An den am 31. März 1901 abschließenden Berichtszeitraum ist im vorliegenden Berichte eine zahlenmäßige kurze Übersicht über die Krankheitsverhältnisse des Sommerhalbjahres 1901 angefügt worden, damit der Zusammenhang zwischen dem alten und dem am 1. Oktober 1901 beginnenden neuen Berichtsjahre nicht verloren geht.

Der Bericht umfaßt einen allgemeinen, einen speziellen und einen tabellarischen Teil. Ein Anhang am Schlusse des speziellen Teiles gibt über die Krankheitsverhältnisse beim Expeditionskorps der Marine während der ostasiatischen Wirren Auskunft.

Den Zahlenberechnungen im Bericht ist eine Kopfstärke von 27 708 Mann im Jahre 1899/1900 und von 29905 Mann im Jahre 1900/1901 zu Grunde gelegt worden.

Wir sehen aus dem Bericht, daß die Krankheitsverhältnisse in der Marine seit dem Jahre 1879/80 ständig bessere geworden sind, und daß die Krankenziffern der beiden letzten Jahre mit 745 ‰ bezw. 690 ‰ den bisher niedrigsten Krankenzugang seit dem Erscheinen der Jahresberichte darstellen.

Der letzte Berichtszeitraum läßt gegen den vorletzten allein einen Rückgang von 87,0 ‰ des Krankenzugangs erkennen.

Der allgemeine Teil enthält eine Übersicht über die Krankenbewegung im allgemeinen und über den Gesamtabgang durch Dienstunbrauchbarkeit, Invalidität und Tod. Folgende Punkte sind von besonderem Interesse:

Der Krankenzugang innerhalb der marineärztlichen Behandlung betrug:

	An Bord:	Am Lande:	Zusammen an Bord und am Lande:
1899/1900:	10 580 Mann = 674,6 ‰,	10 071 Mann = 837,5 ‰,	20 651 Mann = 745,3 ‰,
1900/1901:	10 402 Mann = 620,6 ‰,	9 574 Mann = 728,6 ‰,	19 976 Mann = 690,6 ‰,
In beiden Jahren:	20 982 Mann = 646,7 ‰.	19 645 Mann = 780,6 ‰.	40 627 Mann = 705,2 ‰.

Im Vergleich hierzu stellte sich der Krankenzugang in der

	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900	auf 882,29 ‰,	505,8 ‰,	688,90 ‰,	1225 ‰,
1901	auf 853,83 ‰.	543,0 ‰.	652,96 ‰.	—

Der Krankenabgang in der deutschen Marine gestaltete sich während des Berichtszeitraumes folgendermaßen:

	Es wurden geheilt:	Es starben:	Es gingen anderweitig ab:
1899/1900:	18 050 Mann = 651,4 ‰,	64 Mann = 2,3 ‰,	2575 Mann = 92,9 ‰,
1900/1901:	17 226 Mann = 576,0 ‰.	35 Mann = 1,2 ‰.	2548 Mann = 85,2 ‰.

Es blieben Bestand: 1899/1900: 595 Mann = 21,5 ‰,
1900/1901: 762 Mann = 25,5 ‰.

Der tägliche Krankenstand einschließlich aller in Landlazaretten des In- und Auslandes behandelten Schiffskranken stellt sich im Jahre 1899/1900 auf 37,5 ‰ und 1900/1901 auf 35,0 ‰, und zwar an Bord auf 37,6 ‰ bezw. 34,7 ‰ und am Lande auf 37,3 ‰ bezw. 34,4 ‰. Derselbe hat im Vergleich zu dem Berichtszeitraum 1897/99 eine Abnahme erfahren, welche im ersten Berichtsjahre (1899/1900) nur 0,1 ‰, im zweiten aber 2,6 ‰ betrug.

In der gleichen Zeit betrug der tägliche Krankenstand in der

englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900: 37,62 ‰,	28,86 ‰,	34,80 ‰,	30,49 ‰,
1901: 35,39 ‰.	30,61 ‰.	33,99 ‰.	—

Durchschnittlich wurde jeder Kranke der deutschen Marine im Jahre 1899/1900 17,8 Tage und im Jahre 1900/1901 18,6 Tage behandelt, d. i. 1,5 ‰ bezw. 2,1 ‰ mehr als im Berichtszeitraume 1897/1899.

Die durchschnittliche Behandlungsdauer betrug in der

englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900: 15,6 Tage,	20,86 Tage,	15,41 Tage,	9,4 Tage,
1901: 15,1 Tage.	20,46 Tage.	11,18 Tage.	—

Jeder Mann der Kopfstärke war in der deutschen Marine durch Krankheit durchschnittlich 14,2 Tage lang in den beiden Jahren dem Dienste entzogen.

An Bord war der Krankenzugang auf der ostafrikanischen Station infolge zahlreicher — namentlich auf „Condor" — vorgekommener Malariaerkrankungen am größten (1471,2 ‰ bezw. 1431,7 ‰) und auf den Schiffen in der Heimat am geringsten (503,2 ‰ bezw. 453,4 ‰). Hier wiesen die Schiffe der „Kaiser"-Klasse infolge ihrer günstigeren hygienischen Verhältnisse den besten Gesundheitszustand auf, dann folgten, um nur weniges schlechter, die „Brandenburg"-Klasse und zuletzt erst „Baden"- und „Moltke"-Klasse.

Am Lande war der Krankenzugang bei den Besatzungstruppen von Kiautschou am höchsten, wo er von 1193,0 ‰ im Jahre 1898/1899 auf 1739,3 ‰ im Jahre 1899/1900 anstieg infolge einer Typhus- und Ruhrepidemie sowie zahlreicher, weit verbreiteter Darmkatarrhe. Die dortige günstigere Gestaltung des Gesundheitszustandes im Jahre 1900/1901 (Krankenzugang = 1583,7 ‰) ist in erster Linie auf die Besserung der hygienischen Verhältnisse des Schutzgebiets zurückzuführen, infolge deren Typhus und Darmkatarrhe an Zahl erheblich zurückgegangen sind.

Die Entlassungen wegen Dienstunbrauchbarkeit, welche seit 1889/1890 ständig zugenommen und im Jahre 1897/1898 mit 40,3 ‰ ihren Höhepunkt erreicht hatten, sind während dieses Berichtszeitraumes gegen die beiden Vorjahre um 5,9 ‰ gesunken. Sie waren am häufigsten bei den Marineteilen mit vorwiegendem Landersatz, der Marineinfanterie und den Matrosenartillerieabteilungen.

Auch der Abgang durch Invalidität hat sich im Vergleiche zum Berichtszeitraum 1897/1899 um 3,6 ‰ verringert, obwohl die Invaliden der Besatzungstruppen des Kiautschougebietes seit dem Jahre der Besitzergreifung ständig zugenommen haben.

Die Sterblichkeit, welche in den letzten 10 Jahren in der Marine in erster Linie infolge der Abnahme der Sterblichkeit durch Krankheit sich immer günstiger gestaltete, hat während des letzten Berichtszeitraumes gegen früher wieder zugenommen (Typhusepidemie in Ostasien, Ruhr in Tsingtau sowie in Westindien und im Mittelmeer). Sie betrug in den Jahren 1899/1901 4,3 ‰,*) gegen 3,2 ‰ im Berichtszeitraume 1897/1899. — Im Vergleiche hierzu betrug die Sterblichkeit in der

	englischen Marine:	amerikanischen Marine:	österreichischen Marine:	französischen Marine:	japanischen Marine:
1900:	7,27 ‰,	8,88 ‰,	5,18 ‰,	11,04 ‰,	4,59 ‰,
1901:	5,34 ‰.	6,18 ‰.	3,60 ‰.	—	—

Von den einzelnen Krankheitsgruppen und -Formen sind folgende erwähnenswert:

Der Zugang an Darmtyphus belief sich auf 361 Fälle (6,26 ‰). 265 Erkrankungen entfielen auf die Marineteile am Lande, davon 255 allein auf Kiautschou, wo im Jahre 1899/1900 die Seuche eine epidemische Ausbreitung gewonnen und 212 Erkrankungen nach sich gezogen hatte. Im zweiten Berichtsjahre trat der Typhus in Tsingtau nur noch vereinzelt auf. — Als Ansteckungsquelle waren die wenige Jahre nach der Besitzergreifung des Schutzgebietes der Besserung noch recht bedürftigen hygienischen Zustände der Kolonie in erster Linie anzusehen.

Auf den Schiffen kamen die meisten Erkrankungen ebenfalls in Ostasien vor (1899/1900 = 41, 1900/1901 = 35). Die Einschleppung des Krankheitskeimes an Bord der Schiffe war durch den Verkehr mit der dortigen Zivilbevölkerung erfolgt. — Der Verlauf des Typhus war im allgemeinen schwer, indem 40 Mann (0,69 ‰) der Krankheit erlagen.

Es erkrankten an Darmtyphus in der

	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900:	4,8 ‰,	4,87 ‰,	6,1 ‰,	6,97 ‰,
1901:	2,1 ‰.	3,10 ‰.	2,9 ‰.	—

Die Sterblichkeit infolge Typhus betrug in der

	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900:	1,29 ‰,	0,7 ‰,	1,09 ‰,	1,16 ‰,
1901:	0,35 ‰.	0,1 ‰.	0,61 ‰.	—

Die Zahl der vorgekommenen Malariaerkrankungen betrug 974 (16,9 ‰). In beiden Berichtsjahren hatte die westafrikanische Station mit 459,8 ‰ bezw. 971,9 ‰ den bei weitem höchsten Krankenstand, demnächst folgten die ostafrikanische Station und die Südseestation. Auf den übrigen Auslandsstationen und am Lande war der Malariazugang in beiden Jahren unerheblich.

5 Mann (0,09 ‰) starben infolge der Krankheit (1899/1900 = 0,14 ‰, 1900/01 = 0,03 ‰).

Es erkrankten und starben an Malaria in der

	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900:	12,2 ‰ (gestorben: 0,11 ‰),	28,35 ‰ (gestorben: 0 ‰),	40,8 ‰ (gestorben: 0,13 ‰),	52,06 ‰ (gestorben: 0,16 ‰),
1901:	12,3 ‰ (gestorben: 0,05 ‰).	35,30 ‰ (gestorben: 0 ‰).	40,3 ‰ (gestorben: 0,04 ‰).	—

*) Ausschließlich der Todesfälle beim Expeditionskorps.

Die Grippeerkrankungen stiegen von 11,3 ‰ im Jahre 1898/99 infolge einer fast über die ganze Erde gehenden Grippeepidemie im Jahre 1899/1900 auf 19,3 ‰ und fielen im folgenden Jahre wieder auf 8,4 ‰. In Tsingtau erhöhte sich im Jahre 1899/1900 der Zugang bei Grippe von 0,6 ‰ im Jahre 1898/1899 auf 40,2 ‰.

Die Ruhr hat gegen 1897/1898, wo sie mit 9 Fällen (0,4 ‰) auf ihr Minimum gesunken war, beträchtlich wieder zugenommen und mit 253 Fällen (9,1 ‰) im Jahre 1899/1900 den höchsten Stand seit den letzten 10 Jahren erreicht. In beiden Jahren trat die Seuche im Kiautschougebiete in großer Verbreitung auf und griff auch auf die dortigen Schiffe über.

Der Genuß unreifer bezw. ungeschälter Früchte sowie mangelhafte Trinkwasserverhältnisse spielten bezüglich der Entstehung die Hauptrolle.

In der Heimat gehörten Ruhrfälle nach wie vor zu den größten Seltenheiten.

Von den Schiffen hatten „Stosch" und „Moltke" in Westindien und im Mittelmeere die meisten Ruhrerkrankungen.

Der Verlauf der Krankheit war ein vielgestaltiger. Von den leichtesten bis zu den schwersten Formen kamen alle Übergänge vor. 17 Fälle (0,29 ‰) verliefen tödlich.

Die Krankheits- und Sterblichkeitsverhältnisse betrugen bei Ruhr in der

englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900: 4,4 ‰ (gestorben: 0,28 ‰),	1,93 ‰ (gestorben: 0,1 ‰),	7,0 ‰ (gestorben: 0,21 ‰),	11,2 ‰ (gestorben: 0,56 ‰),
1901: 1,3 ‰ (gestorben: 0,05 ‰).	1,30 ‰ (gestorben: 0,10 ‰).	5,7 ‰ (gestorben: 0,15 ‰).	—

Mit Tuberkulose kamen 125 Mann (2,17 ‰) in Zugang, davon starben 25 Mann (0,43 ‰). Wiederum trat die Krankheit vorwiegend in der Heimat auf (101 Fälle), während auf das Ausland nur 24 Fälle entfielen.

Es erkrankten und starben an Lungenschwindsucht in der

englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900: 3,2 ‰ (gestorben: 0,51 ‰),	4,98 ‰ (gestorben: 1,32 ‰),	4,2 ‰ (gestorben: 0,61 ‰),	9,97 ‰ (gestorben: 2,51 ‰),
1901: 4,1 ‰ (gestorben: 0,55 ‰).	3,90 ‰ (gestorben: 0,40 ‰).	4,1 ‰ (gestorben: 0,27 ‰).	—

Die Krankheiten der Atmungsorgane waren bei den Marineteilen am Lande am häufigsten (112,5 ‰), und zwar waren Ostsee- und Nordseestation sowie das Schutzgebiet von Kiautschou fast gleichmäßig an den Erkrankungen beteiligt.

Auf den Schiffen betrug der Zugang während beider Jahre nur 49,9 ‰.

8 Leute (0,14 ‰) starben an Lungen- bezw. Brustfellentzündung.

Akute Katarrhe des Magens und Darmes waren von den Krankheiten der Ernährungsorgane am häufigsten. Sie traten besonders zahlreich bei den Besatzungstruppen von Kiautschou auf, wo im Jahre 1899/1900 494 ‰ und im Jahre 1900/01 326,5 ‰ erkrankten. Am Lande in der Heimat betrug der Krankenstand in der gleichen Zeit nur 117,5 ‰ bezw. 116,7 ‰. Auf den Schiffen im Auslande stellte er sich auf 85,3 ‰ bezw. 64,6 ‰ und an Bord in der Heimat auf nur 16,5 ‰ bezw. 18,0 ‰.

Die großen Unterschiede zwischen In- und Ausland beruhen in erster Linie auf den ungünstigen klimatischen Verhältnissen des letzteren.

Die Zahl der Geschlechtskrankheiten belief sich auf 106,0 ‰, gegen 122,0 ‰ in beiden Vorjahren. Nach wie vor hatten die Schiffe im Auslande den größten Zugang. Ostasien und Ostafrika stehen an der Spitze, dann folgen Westindien, Südsee, Mittelmeer und Westafrika.

Am Lande wies Kiautschou den ungünstigsten Krankenstand auf, wo die Zahl der Zugänge von 153,4 ‰ im ersten Berichtsjahre auf 260,6 ‰ im zweiten anstieg.

Die Geschlechtskrankheiten haben gegen den letzten Berichtszeitraum um 16 ‰ abgenommen, und zwar auf der bisher ungünstigsten Station, Ostasien, am meisten. Auch bei den Marineteilen in der Heimat haben die Geschlechtskrankheiten gegen früher nachgelassen, und zwar bei den Schiffsbesatzungen mehr als bei den Marineteilen am Lande. Trotzdem wurde auch in diesem Berichtszeitraume über ein Drittel des gesamten Dienstausfalls durch die venerischen Erkrankungen veranlaßt.

Der Krankenstand stellte sich hierzu in der

	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	französischen Marine:
1900:	131 ‰,	32,4 ‰,	93,3 ‰,	73,03 ‰,
1901:	120 ‰.	29,6 ‰.	81,4 ‰.	—

Die Krankheitsverhältnisse beim Expeditionskorps in China.

Die durchschnittliche Kopfstärke des Expeditionskorps in China stellte sich auf 3690 Mann. Der Gesamtkrankenzugang betrug 4288 Mann (1162,3 ‰). Er war am höchsten bei der Marine-Feldbatterie (2094,4 ‰) und am niedrigsten beim Marine-Feldlazarett (173,1 ‰). Zwischen beiden stehen das I. Seebataillon mit 1483,7 ‰, das II. Seebataillon mit 1346,6 ‰ und das III. Seebataillon mit 219,2 ‰; bei letzterem erklärt sich der auffällig niedrige Krankenzugang dadurch, daß es nur achtzehn Tage dem Expeditionskorps angehörte.

Im Vergleich hierzu betrug der Krankenzugang bei den Marineteilen in Ostasien am Lande und auf den Schiffen im Jahre 1900/1901 850,3 ‰ und in der ganzen Marine ausschließlich des Expeditionskorps nur 690,6 ‰.

Von den 4288 Behandelten wurden 4113 Mann wieder dienstfähig, 76 Mann starben und die übrigen kamen als invalide in Abgang. Bis zum Schlusse des Berichtszeitraumes wurden 88 Mann (24,5 ‰) der letzteren entlassen. Die Mehrzahl davon gehörte dem Seymour-Korps und dem III. Seebataillon an, und war eine Folge der zahlreichen, meist schweren Verwundungen, welche bei diesen Marineteilen vorgekommen waren.

Die Sterblichkeit beim Expeditionskorps belief sich auf 117 Fälle (31,7 ‰). Sie war beim III. Seebataillon und beim Seymour-Korps durch die Verluste in und nach Gefechten am größten. 67 Mann (18,1 ‰) starben durch Krankheiten, 39 Mann (10,6 ‰) durch Verwundungen und 11 Mann (3,0 ‰) durch Unglücksfälle. In ersterer Beziehung verursachten Ruhr und Typhus die meisten Todesfälle (15 = 4,1 ‰ bezw. 36 = 9,7 ‰). Von den 39 infolge Verwundung Gestorbenen fielen 29 (7,8 ‰) im Gefecht und 10 (2,7 ‰) erlagen später ihren Verletzungen. Die Zahl der Gefallenen zu derjenigen der Verwundeten stellt sich wie 1 : 4,6.

Im Vergleich zu der Sterblichkeit beim Expeditionskorps betrug diese bei den Schiffsbesatzungen in Ostasien in demselben Jahre 39 = 5,7 ‰ und in der ganzen Marine ausschließlich des Expeditionskorps 3,9 ‰.

Von allen beim Expeditionskorps vorgekommenen Krankheiten waren Typhus, Ruhr, Darmkatarrhe, Geschlechtskrankheiten und von sämtlichen Verletzungen Verwundungen am häufigsten.

Typhus und Ruhr traten in epidemischer Verbreitung auf und zogen 86,4 ‰ bezw. 62,0 ‰ Erkrankungen mit 36 (9,7 ‰) bezw. 15 (4,1 ‰) Todesfällen nach sich. Als Entstehungsursache waren für beide Seuchen die mangelhaften Trinkwasserverhältnisse während des Vormarsches nach Peking und während der ersten Zeit des dortigen Aufenthalts verantwortlich zu machen. Bei der Entstehung und Verbreitung der Ruhr spielte daneben noch der Genuß unsauberen und unreifen Obstes eine wichtige Rolle.

Die Zahl der Erkrankungen an Darmkatarrh betrug 216,3 ‰. Am meisten waren die Seebataillone durch sie belastet. Zurückzuführen waren diese Erkrankungen auf die Strapazen, denen die Bataillone seit der Ausschiffung in Taku bis zur Ankunft in Peking ausgesetzt waren, im Verein mit den in Peking vorgefundenen ungesunden Wohnungs-, Verpflegungs- und Trinkwasserverhältnissen. Die Krankheit nahm in allen Fällen einen gutartigen Verlauf.

Von 614 venerischen Krankheiten (166,4 ‰) betraf die Mehrzahl Tripper. Erworben waren dieselben zumeist in Peking, wo eine geregelte gesundheitspolizeiliche Kontrolle der Dirnen unmöglich war.

Die Gesamtzahl aller Verwundungen betrug 135 (36,6 ‰). Mit Ausnahme einer Hiebwunde handelte es sich stets um Schußwunden; 120 von diesen waren durch Gewehrprojektile und 14 (ausschließlich der auf „Iltis“ vorgekommenen Verletzungen) durch Artilleriegeschosse veranlaßt.

Die meisten Verwundungen entfielen auf das III. Seebataillon (153,1 ‰) und auf das Seymour-Korps (146,5 ‰). Diesen gegenüber kamen Verwundungen bei den übrigen Marineteilen nur in sehr geringer Zahl vor.

Im allgemeinen war der Heilungsverlauf der Wunden in Anbetracht der äußerst ungünstigen hygienischen Verhältnisse ein recht guter, indem von den 134 Verwundeten 88 wieder dienstfähig wurden, 33 kamen als invalide in Abgang und 13 erlagen den Verletzungen.

Auf „Iltis“ fielen bei dem Kampfe um die Takuforts 6 Mann; 10 Mann wurden verwundet, von diesen ist 1 Mann später gestorben, 2 Mann wurden invalide und 7 Mann erlangten die Dienstfähigkeit wieder. —

Die mit dem modernen Gewehre und seinem kleinkalibrigen Mantelgeschoß an den Verwundeten gemachten Erfahrungen bestätigen die humane Wirkungsweise des neuen Geschosses. Dasselbe ruft im Durchschnitt mildere Verletzungen hervor und schafft hierdurch für die Kämpfenden günstigere Bedingungen, sowohl hinsichtlich der Erhaltung des Lebens als auch hinsichtlich der Erhaltung und Gebrauchsfähigkeit der verletzten Glieder.

Dr. S.



Rundschau in fremden Marinen.

England. Das vor vier Monaten eingesetzte War Office Reconstitution Committee unter dem Vorsitze des Lord Esher, zu dem auch der Admiral Fisher gehört, hat sich einer seiner Aufgaben entledigt und in seinem Berichte

1. die Erweiterung des National Defence Committee durch ein ständiges Sekretariat von einem Sekretär, zwei Seeoffizieren, zwei Offizieren der heimischen Armee, zwei Offizieren der indischen Armee und einem oder mehreren Vertretern der selbständigen Kolonien,
2. den Ersatz des War Office durch einen dem Admiralty Board ähnlichen Army Council, aus dem Staatssekretär, vier höheren Offizieren und zwei höheren Zivilbeamten bestehend,
3. die Aufhebung des bisherigen Postens eines Commander in chief und die Schaffung der Stelle eines Inspector General, dem besondere Kavallerie-, Feldartillerie, Fußartillerie-, Ingenieur- und berittene Infanterie-Inspektionen unterstehen,

vorgeschlagen. Diese Vorschläge haben die Billigung des Königs gefunden. Die Bildung des Army Council ist bereits ausgeführt. Zum Inspector General wurde der Herzog von Connaught ernannt.

Der Bericht des War Office Reconstitution Committee legt ein beredtes Zeugnis von den Fähigkeiten seiner Mitglieder ab und zeigt, daß einschneidende Organisationsfragen von großen weiten Gesichtspunkten aus angefaßt werden müssen, und daß Organisationen, wenn sie von Dauer sein und segensreich wirken sollen, nicht auf einzelne Personen zugeschnitten werden dürfen. Auf die Vorschläge im einzelnen einzugehen, ist hier nicht der Ort; es kann die Lektüre des Berichts, der in allen großen englischen Zeitungen und Fachzeitschriften veröffentlicht worden ist, nur jedem empfohlen werden.

— Der seit Eröffnung des Parlaments Anfang Februar erwartete Marineetatsvoranschlag für das Etatsjahr 1904/1905 ist soeben erschienen. Er beziffert sich nach Meldungen der Tagespresse auf 36 889 000 Pfd. Sterl. = 752 535 600 Mark gegenüber 34 457 500 Pfd. Sterl. = 702 933 000 Mark ohne den Nachtragsetat im laufenden Jahre. Ein großer Teil der Mehraufwendungen entfällt auf den Ankauf der beiden chilenischen Linienschiffe „Swiftsure" und „Triumph". Für Neubauten sind 11 654 176 Pfd. Sterl. = 237 745 190 Mark vorgesehen.*) — Ferner ist dem Hause ein Nachtragsetat über 1 270 000 Pfd. Sterl. für das Etatsjahr 1903/04 zugegangen. Die Summe wird für Position 8 des Etats: „Schiffsbauten" gefordert und ist vornehmlich wegen ausgedehnter Reparaturen und Umbauten von Schiffen auf Privatwerften notwendig geworden. In dem letzten Jahre hat die Admiralität stets den Grundsatz befolgt, die Schiffe sofort nach ihrer Außerdienststellung wieder instandzusetzen und die Reparaturen nicht, wie früher, oft monatelang hinauszuschieben. Auf diese Weise ist die Schlagfertigkeit des englischen Flottenmaterials bedeutend erhöht worden. Die Gesamtausgaben für die Marine sind mit diesem Nachtragsetat für das Etatsjahr auf 37 144 841 Pfd. Sterl. gestiegen, von denen 1 417 341 Pfd. Sterl. durch Einnahmen der Marineverwaltung selbst gedeckt werden, so daß die Nettoausgaben 35 727 500 Pfd. Sterl. betragen. Für Schiffsbauten (Pos. 8 des Etats) betragen die Bruttoausgaben jetzt 10 958 000 Pfd. Sterl., die Nettoausgaben 10 826 300 Pfd. Sterl. Die von einigen Seiten gehegte Erwartung, daß auch die Kaufsumme für die beiden chilenischen Schiffe „Triumph" und „Swiftsure" („Libertad" und „Constitucion") im Nachtragsetat gefordert würde, hat sich demnach nicht bewahrheitet.

*) Aus diesen Forderungen sollen, wie nachträglich bekannt wird, 2 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 14 Torpedobootszerstörer, 10 Unterseeboote auf Stapel gelegt und der Mannschaftsbestand um 4000 Köpfe erhöht werden.

— Personal. Um die Mobilisierung der Flotte zu beschleunigen, sind alle zur Naval- oder Fleet Reserve gehörenden Offiziere und Mannschaften sowie die für aktive Verwendung in Aussicht genommenen verabschiedeten Offiziere angewiesen worden, die Admiralität dauernd von ihrem Aufenthaltsort in Kenntnis zu halten.

Nach einigen Nachrichten soll der große geschützte Kreuzer „Niobe“ Schulschiff für Heizer und Matrosen im Bereich der Devonport-Station werden.

Auf Whale Island bei Portsmouth ist der Bau einer Artillerieschule für 150 Offiziere geplant; in dem Naval College zu Greenwich sollen nur noch die Artilleriespezialisten unterrichtet werden. Durch die Ende vorigen Jahres erlassenen neuen Ausbildungsbestimmungen wird die Zahl der Artillerieschüler sehr vermehrt.

— Geschwader. Die Home-Flotte ist von ihrer sechswöchigen Reise nach der spanischen Atlantikküste nach Portland zurückgekehrt. Der kleine Panzerkreuzer „Essex“ soll den „Edgar“ Ende Februar ablösen. Die beiden angekauften Linienschiffe „Triumph“ und „Swiftsure“ sollen möglichst bald in den Verband der Home-Flotte eintreten.

Die Kanalflotte hat nach Beendigung der halbjährlichen Instandsetzungsarbeiten sich am 15. Februar in Portland mit Ausnahme des Linienschiffes „Jupiter“ und des Kreuzers „Pactolus“ versammelt und am 18. Februar eine Reise über Vigo—Lissabon nach Gibraltar angetreten. „Jupiter“, der infolge der Kollision mit „Hannibal“ vor Ferrol im Oktober v. Js. eine gründliche Reparatur durchzumachen hatte, folgte erst einige Tage später. Der Kreuzer „Pactolus“ stellt außer Dienst und wird wahrscheinlich durch den Panzerkreuzer „Lancaster“ ersetzt, so daß dann drei Panzerkreuzer zu dem Geschwader gehören. Als Flaggschiffe lösten „Caesar“ und „Victorious“ die „Majestic“ und „Magnificent“ ab.

Die heimische Kreuzerdivision übte mit dem nordatlantisch-westindischen Geschwader zusammen in den westindischen Gewässern. Über die Art der Übungen ist noch nichts bekannt geworden.

Die Schiffe der Mittelmeerflotte waren zu Einzelübungen über das östliche Mittelmeerbecken ebenso wie in dem vorletzten Monate zerstreut. In Platea wurden vornehmlich Minenübungen abgehalten. Der Kreuzer 2. Klasse „Diana“ befindet sich noch im Roten Meere und wird dort auch anscheinend längere Zeit bleiben, da die Indienststellung der „Astraea“ an ihrer Stelle für das Mittelmeer in Aussicht genommen ist. Der Kreuzer 2. Klasse „Leander“, seegehendes Torpedodepotschiff für die Torpedobootszerstörer, ist im Mittelmeer eingetroffen. Das Linienschiff „Cornwallis“ stellte am 9. Februar in Chatham für „Renown“ in Dienst.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders ist in Hongkong und in der Mirsbai zusammengezogen, der Panzerkreuzer „King Alfred“ mit Ablösungsmannschaften für „Glory“ dort angekommen. Im Norden der Station befinden sich nur zwei große geschützte Kreuzer, und zwar „Amphitrite“ in Tschemulpo und „Talbot“ in Shanghai, — abgesehen von kleinen ungeschützten Kreuzern und Kanonenbooten.

Der bisher in Weihaiwei liegende Teil der Reservemunition für die Schiffe ist nach Hongkong gebracht, desgleichen ist ein großer Dampfer mit Munition für die ostasiatische Station auf dem Wege dorthin. Nach einigen Nachrichten soll der auf der Ausreise nach Australien befindliche Panzerkreuzer „Euryalus“ zunächst während des russisch-japanischen Krieges dem chinesischen Geschwader attachiert werden.

Das Linienschiff „Vengeance“ erzielte die bisher größte Leistung in der Kohlenübernahme auf dieser Station mit 274 Tonnen pro Stunde im Durchschnitt.

Der Panzerkreuzer „Leviathan“ hatte bei dem letzten Preisschießen mit 23,4 cm-Kanonen 20 Treffer unter 27 Schuß, mit 15 cm-SK. 56 Treffer unter 116 Schuß.

Die beschleunigte Ausreise des Linienschiffs „Centurion“ verhinderte, dem Schiff verbesserte Turmvisierapparate mitzugeben.

Nach Rückkehr mit den abgelösten Besatzungen der Schiffe der australischen Station stellt „Diadem“ außer Dienst, während der Kreuzer 2. Klasse „Scylla“ für

einen anderen Ablösungstransport nach der Kapstation in Dienst blieb. Der Kreuzer „Archer“ kehrte von der australischen, der Kreuzer „Nymphe“ von der südatlantischen und der Kreuzer „Barracouta“ von der Kapstation nach England zurück.

— Schiffsbauten. Bei dem Stapellauf des Panzerkreuzers „Roxburgh“ im Januar verteidigte Admiral Wilson die verhältnismäßig schwache Armierung dieser Kreuzerklasse mit dem Hinweise „cruisers should have speed rather than fighting power“; bei einer starken Armierung kämen sie außerdem leicht in Versuchung, sich in ein Gefecht einzulassen, wenn es strategisch nicht richtig sei.

Die neuen Schiffe der „King Edward VII.“-Klasse erhalten ein Unterwasserheckrohr.

Auf dem Linienschiff „Ramillies“ werden Versuche mit einer Kühleinrichtung für die Munitionsräume gemacht. Die Temperatur soll nicht mehr als 100 ° Fahrenheit betragen.

In Portsmouth wurde, sofort nach Ablauf der „New Zealand“, am 4. Februar das neue Linienschiff „Britannia“ des diesjährigen Bauprogramms auf Stapel gelegt.

Die Werft zu Pembroke bereitet den Bau eines Kreuzers des „Duke of Edinburgh“-Typs vor.

Die Reparatur der Kreuzer „St. George“ und „Endymion“ auf der Werft von Harland & Wolff in Belfast ist beendet; der von der chinesischen Station zurückgekehrte Kreuzer „Argonaut“ wurde der Werft von Fairfield & Co. zur Reparatur übergeben.

— Probefahrten. Die Sloop „Cadmus“ erzielte mit Niclausse-Kesseln:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
Bei der 30stündigen Fahrt mit $^3/_4$ der Maschinenleistung	327	1,08 kg	6
bei der 30stündigen Fahrt mit $^5/_7$ der Maschinenleistung . .	1068	0,915 „	11
bei der 8stündigen Volldampffahrt	1424	0,99 „	13,4

In der vormonatlichen Rundschau wurde irrtümlich angegeben, daß die Probefahrten bereits erledigt seien.

— Kessel. Die Yarrow-Kessel des Kreuzers „Medea“ sollen mit Salzwasser gespeist $^3/_5$ der Maschinenleistung erreicht und ohne Schaden für die Kesselrohre den ganzen Bunkerinhalt verbrannt haben. (?) Zur weiteren Erprobung dieser Kessel und der Babcock & Wilcox-Kessel beabsichtigt man, die „Medea“ und den „Hermes“ verschiedene Dauerfahrten nach Malta machen zu lassen.

Die Erprobung der Dürr-Kessel auf dem Kreuzer „Medusa“ sind nach den letzten Nachrichten beendet.

— Torpedowesen. Die beiden letzten Torpedobootszerstörer des diesjährigen Etats sind der Firma White & Co. in Cowes in Bau gegeben worden.

Die neuen Linienschiffe und Panzerkreuzer erhalten einen neuen Torpedo, der den bisherigen durch seine Sprengwirkung, seine Geschwindigkeit und seine Laufstrecke bedeutend überlegen sein soll. Voraussichtlich handelt es sich um den Torpedo, der im vorigen Sommer nach Zeitungsnachrichten auf 3000 Yards mit über 30 Seemeilen Geschwindigkeit geschossen wurde und dessen Sprengwirkung bei dem „Belleisle“-Versuch erprobt wurde.

Das Turbinenboot „Eden“ lief während der 4stündigen Volldampffahrt in der ersten Stunde 26,09 in den drei anderen Stunden 26,23 Seemeilen.

— Unterseeboote. Wie der Etat erkennen läßt, ist eine starke Vermehrung der Unterseeboote beabsichtigt.

— Werften. Die bisher getrennten Stellungen eines Captain of the Dockyard Reserve und eines Fleet captain werden in den Haupthäfen verschmolzen unter einem Captain of the Dockyard and Kings Harbourmaster, der gleichzeitig Naval Assistant of the Admiral superintendent — eine unserem Ausrüstungsdirektor ähnliche Stellung — ist. Zu seinem Stabe gehört ein Captain oder Commander als Assistent Kings Harbourmaster, zwei jüngere Commander und ein Engineer-commander.

Die „Victory“, welche im Oktober v. J. von dem verkauften Panzerschiff „Neptune“ beim Herausschleppen aus dem Hafen schwer gerammt wurde, ist fertig repariert.

— Fachliteratur. In Portsmouth wurde ein Kriegsspiel von der Naval War Game Society gespielt mit dem Zweck, die Offiziere mit den völkerrechtlichen Gebräuchen vertraut zu machen. Bemerkenswert hierbei war der Umstand, daß die eine Partei sich um die völkerrechtlichen Gebräuche nicht kümmerte, weil sie reich genug war, um den Neutralen den erwachsenen Schaden zu ersetzen, und auf diese Weise das Übergewicht über die andere Partei erlangte.

In Sheffield stellte Admiral Hopkins die Gründung eines festen Kriegsfonds als eine Notwendigkeit für England hin.



Frankreich. Bei der Verhandlung über den Nachtragskredit für die Marine in der Kammer äußerte sich Herr Pelletan über das Marineprogramm folgendermaßen: „Man beschuldigt mich, die Ausgaben für die Landesverteidigung verzögert zu haben. Ich würde mich leicht von diesem Vorwurfe reinigen können. Wir haben an den Beträgen für Artillerie und Torpedos Ersparnisse machen können, weil die Torpedos und die Artillerie vervollkommnet worden sind, und weil gewisse Munitionsarten erst kurz vor dem Gebrauch an Bord angefertigt werden brauchen. Weit entfernt davon, die Ausführung des Programmes vom Jahre 1900 verzögert zu haben, habe ich es soviel wie möglich gefördert. Man bemüht sich, zu behaupten, daß Rechenfehler über den Eintritt von Neubauten in die fertige Flotte in der französischen Marine etwas Neues seien. Solche Rechenfehler sind früher außerordentlich groß gewesen, und der vorige Redner wolle die früheren mit denen vergleichen, die er mir zur Last legt. Über die Torpedofahrzeuge habe ich mich bereits geäußert. Eine Bestellung ist allerdings dadurch verzögert worden, daß die französischen Werften sich weigerten, Baubedingungen anzunehmen, die auf Vorschlag eines in der Frage durchaus zuständigen Flaggoffiziers gestellt wurden. Die Verzögerung macht zwei oder drei Monate aus. Ein anderer Auftrag wurde später als üblich erteilt, weil der hervorragende Schiffbauer, dem Frankreich seine besten Torpedobootsflottillen verdankt, neue Baupläne vorbereitete, und weil diese von der Konstruktionsabteilung geprüft wurden. Was die Flottillen anlangt, so habe ich bestimmt nicht darauf gewartet, daß mir der Herr Vorredner den Rat erteilen würde, sie seien ein sehr wichtiges Glied der Landesverteidigung. Ich selbst habe von der Kammer 40 Millionen Mark dafür verlangt, und sie kann sicher sein, daß ich in logischer Übereinstimmung mit meiner damals geäußerten Ansicht bleibe und nie etwas tun werde, was auch nur um eine Minute den Eintritt dieser für unsere Marine unentbehrlichen Kriegswaffen in die Front verzögern könnte.“

Der Marineminister, begleitet von seinem Kabinettschef, besuchte die Girondemündung und besichtigte die Marine-Gesundheitsdienstschule in Bordeaux. Er machte die Reise von Royan auf einem Torpedobootsjäger, begleitet von zwei Booten der beweglichen Verteidigung. Die Reise bot wiederum Gelegenheit zu verschiedenen Bankettreden,

doch sollen Herr Pelletan sowohl wie Herr Tissier den Seeleuten gegenüber sich sehr liebenswürdig gezeigt haben. Herr Pelletan gab durch seine Anwesenheit der Gründung von Vereinen der Seedienstpflichtigen an verschiedenen Orten die Weihe und forderte die Mitglieder auf, in ihren Vereinen die Besserung ihrer Lage anzustreben, was sie bisher mangels der Vereinigung versäumt hätten, denn sonst würde man den Seedienstpflichtigen nicht bis zur Stunde die jedem Franzosen zustehenden Rechte vorenthalten haben. Er versprach ihnen jede Unterstützung, doch würde er erst nach und nach die erstrebten Besserungen einführen können. Von einer Überlassung der Angelegenheiten der Seedienstpflichtigen an das Handelsministerium könne keine Rede sein, die Handelsmarine sei zu eng mit der Kriegsmarine verbunden, als daß sie verschiedenen Verwaltungen unterstellt werden könnten. Der Hauptzweck der Reise war, den Verteidigungsplan für die Flußmündung an Ort und Stelle zu prüfen.

— Personal. 16 Kapitänleutnants des letzen Lehrganges auf der Marineakademie erhielten das Diplom.

Der Kommandant des Panzerkreuzers „Sully“, der die Probefahrten geleitet und auch die endgültige Indienststellung vorgenommen hat, ist plötzlich überraschend abgelöst durch einen der jüngsten Linienschiffskapitäne. Die Gründe für diese schroffe Handlung des Ministers sind noch nicht bekannt geworden.

Wie erinnerlich, wurde der Marineminister in beiden Kammern so heftig wegen Aufhebung eines Gerichtsurteils angegriffen, daß er die Angelegenheit nachträglich dem Kassationshofe unterbreitete, der nunmehr das gerichtliche Urteil aufgehoben hat, weil der Gerichtshof ungesetzlich einberufen war.

Bei der Indienststellung des Kreuzers „d'Assas“ für China machen sich wieder Schwierigkeiten bemerkbar, die in dem allgemeinen Personalmangel beruhen. Es müssen von anderen Marinepräfekturen Mannschaften herbeigeholt und die Besatzungen der Schiffe in Reserve vermindert werden.

Vizeadmiral Maréchal, zuletzt Chef des Geschwaders des äußersten Ostens von dessen Kommando er im vorigen Jahre disziplinarisch enthoben wurde, ist am 12. Februar in Paris an Lungenentzündung gestorben.

Vizeadmiral de Beaumont, zuletzt Marinepräfekt in Toulon und disziplinarisch von diesem Posten im Jahre 1902 enthoben und verabschiedet, ist kürzlich in der zweiten Sektion der Flaggoffiziere (Reserve) wieder angestellt worden.

— Die fertige Flotte. Torpedobootszerstörer „Cassini“ ist am 27. Januar von Brest mit Lebensmitteln zur Hilfeleistung nach Alesund entsandt worden und am 7. Februar nach Brest zurückgekehrt. In der Nacht vom 5. zum 6. Februar wurden ihm in schwerem Sturm von einer See Kompaß und Kartenhaus weggeschlagen und die Stützen der vorderen 10 cm-SK. verbogen. Kreuzer 2. Klasse „Chasseloup-Laubat“ soll beschleunigt wieder in Stand gesetzt werden, um „Pascal“ in den chinesischen Gewässern zu ersetzen. An der Fertigstellung des „d'Entrecasteaux“ wird aufs eifrigste gearbeitet, er soll „Jurien de la Gravière“ in der nordatlantischen Division ablösen, der in der Maschine in zwei Rahmen Sprünge hat und dessen Kessel ausbesserungsbedürftig sein sollen.

Panzerkreuzer „Sully“ ist in Toulon wieder ausgedockt worden, ohne daß man die Schrauben hätte abnehmen können; seine Abreise hat sich verzögert, da er sich beim Einlaufen in den Hafen das Backbord-Unterwassertorpedorohr beschädigt hat. Die Schrauben der Höhenrichtmaschine der 19,4 cm, die beim ersten Anschießen der Geschütze brachen, sind erneut im Feuer geprüft und haben die Probe bestanden. Das Schiff hat am 29. Januar die Ausreise nach China angetreten.

Linienschiff „Masséna“ hat größere Ausbesserungen am Steuerappart vorzunehmen.

Kreuzer „Bugeaud“ des Geschwaders des fernen Ostens ist von einer Kommission für dienstuntauglich erklärt worden und soll durch „d'Assas“ ersetzt werden.

Linienschiff „Suffren“ verließ am 10. Februar Brest und mußte vom 13. bis 14. in Coruña schlechten Wetters halber die Reise zum Mittelmeergeschwader unterbrechen.

Über den Untergang des Transportschiffes „Vienne“ kann leider kein Zweifel mehr bestehen, da an der französischen Küste Wrackstücke von Schiff und Ladung und Leichen angetrieben sind.

Das Mittelmeergeschwader hat am 20. Januar Toulon zu folgenden Übungen verlassen. Stützpunkt Salins d'Hyères.

20. Januar: Evolutionen, Schießübung zu Anker.
21. Januar: Schiffsweise Geschützschießen.
22. Januar: Torpedoschießen in Fahrt, zu Anker Nachtschießen mit Torpedos.
23. Januar: Sprengübungen bei La Vedine.
25. Januar: Detonieren von Spierentorpedos bei Nacht.
26. Januar: Geschützschießen, Drehübungen.
27. Januar: Schießübungen und Breschieren.
28. Januar: Evolutionen und Rückkehr nach Toulon.
29. Januar: Kohlennehmen.

Das Programm konnte schwerer Stürme wegen nicht genau innegehalten werden. Am 27. wurde treffenweise nach geschleppten Scheiben geschossen.

Am 2. Februar trat das Mittelmeergeschwader wieder eine Übungsfahrt an nach dem Golfe von Juan. In der Nacht vom 3. zum 4. wurde eine Aufsuchungs- und Angriffsübung der Torpedobootszerstörer gegen die Linienschiffs- und gegen die Kreuzerdivision ausgeführt, zu der der Generalinspekteur der beweglichen Verteidigung, Vizeadmiral Fournier, den Plan aufgestellt hatte. Es handelte sich um die Lösung der sehr wichtigen Frage, wie verhalten sich die Torpedoboote gesichteten Schiffen gegenüber, um vor dem Angriff auszumachen, ob sie feindliche oder freundliche Streitkräfte vor sich haben, wie vermeiden sie den verhängnisvollen Fehler, befreundete Schiffe anzugreifen? Die Linienschiffe mit zwei Torpedobootsjägern bildeten die eine Partei, die vier Kreuzer mit vier Torpedobootsjägern die andere. Die letztere hatte gegenüber den unter Land fahrenden Linienschiffen bessere Erfolge als die erstere.

In der Nacht vom 4. Februar wurden zu Anker im Golfe von Juan Nachtschießen und Minensprengen abgehalten, am 5. vor Villafranca geankert.

Panzerkreuzer „Pothuau“ nahm an den Übungen nicht teil, da in Toulon der bisherige Chef der leichten Division, Kontreadmiral Boutet, seine Flagge niederholte, und sein Nachfolger, Kontreadmiral Antoine, seine Flagge heißte; er stieß am 13. Februar mit „Chanzy“ zum Geschwader.

Am 14. Februar setzte der Divisionschef, Kontreadmiral Jauréguiberry, seine Flagge auf „Charles Martel“. Sein bisheriges Flaggschiff „Brennus“ muß ausgedehnter Ausbesserungsarbeiten halber in die Werft, für dasselbe tritt „Hoche“ ins Geschwader ein.

Das Nordgeschwader unternahm am 20. und 21. Januar eine Übungsfahrt; „Henry IV.“, der zu Instandsetzungsarbeiten nach Cherbourg gegangen ist, ist in der ersten Division durch „Amiral Tréhouart“ ersetzt worden. Am 26. lief das Geschwader wieder zur Übung aus mit dem Kreuzer „Guichen“, der auf der Rückreise nach Brest am 25. abends in 100 Sm Entfernung von Quessant vom Flaggschiff durch Funkenspruch die Frage erhalten hatte, ob er an der Übungsfahrt teilnehmen könne. Während des Februar konnten Übungen wegen anhaltend sehr stürmischen Wetters nicht unternommen werden.

Der Ausbruch des russisch-japanischen Krieges legt der Marineverwaltung eine Verstärkung des Geschwaders des äußersten Ostens nahe. In Cherbourg werden die Probefahrten der Panzerkreuzer „Desaix“ und „Amiral Aube“ beeilt. Kreuzer „d'Assas“ ist am 15. Februar in Brest für das Geschwader des äußersten Ostens in Dienst gestellt

worden und soll Anfang März mit den vier Torpedobootsjägern die Ausreise antreten. Die Torpedobootsjäger „Javeline“, „Pistolet“, „Mousquet“, „Fronde“ sind am 10. Februar aus dem Verbande des Nord- und Mittelmeergeschwaders ausgeschieden und werden in Brest und Toulon zur Entsendung nach China auch mit Kühlanlagen ausgerüstet. Die nötigen Arbeiten sollen mit Überstunden bis zum 25. Februar in Brest, bis zum 29. in Toulon beendet sein. Es wird über die mangelhafte innere Einrichtung geklagt. Panzerkreuzer „Bruix“, in Brest in Reserve, soll, wenn nötig, seefertig gemacht, und das Docken des Panzerkreuzers „Amiral Charner“ und des Kreuzers „Cassard“ in Toulon wird beschleunigt werden. Die in japanische Gewässer detachierten Schiffe, Kreuzer „Pasqual“ und Panzerkreuzer „Gueydon“ haben sich unverzüglich mit dem Gros des Geschwaders in chinesischen Gewässern vereinigt. Kreuzer „Gueydon“ vom Geschwader des äußersten Ostens hat die überlebenden russischen Seeleute vom Gefecht bei Tschemulpo nach Schanghai, „Pascal“ den russischen Gesandten und 700 Flüchtlinge von Söul nach Tschifu gebracht. Das Geschwader besteht aus den Panzerkreuzern „Montcalm“ (Flaggschiff des Vizeadmirals Bayle), „Gueydon“, „Sully“ (auf der Ausreise); den geschützten Kreuzern „Chateaurenault“ (Flaggschiff des Kontreadmirals de Joncquières), „Bugeaud“, „Pascal“; den Kanonenbooten „Aspic“, „Décidée“, „Surprise“; den Flußkanonenbooten „Argus“, „Vigilante“, „Olry“; Avisos „Alouette“, „Bengali“; Hulk „Pei-ho“ in Tientsin. — Die Reservedivision in Saigon besteht aus Linienschiff „Redoutable“, dem veralteten Panzerkreuzer „Vauban“, den Panzerkanonenbooten „Styx“ und „Achéron“. — Die Station von Anam und Tonking umfaßt Hulk „Adour“, Aviso „Kersaint“, Kanonenboote „Estoc“, „Henry Rivière“, „Jacquin“; diejenige von Cochinchina: Kanonenboote „Baïonnette“, „Caronade“; die bewegliche Verteidigung: Torpedobootsjäger „Takou“, drei Torpedoboote 1. Klasse und fünf Torpedoboote 3. Klasse.

— Bewegliche Verteidigung. Am 20. Januar ordnete der Marinepräfekt von Lorient die Mobilisierung der Boote erster Gefechtslinie an, der sich Übungen anschlossen.

Die nach Diégo Suarez versetzten zwei Torpedoboote sind am 14. Dezember dort angekommen.

Der Torpedobootsjäger „Sagaïe“ von Brest und Torpedoboote 182, 194 von Rochefort waren zur Beförderung des Marineministers und seines Stabes von Royan nach Bordeaux kommandiert.

Die Reise der Torpedoboote 271, 272 nach Diégo Suarez ist ohne Zwischenfälle verlaufen, die Besatzung hat zeitweis sehr stark unter der Hitze zu leiden gehabt, das vom Schlepper „Goliath“ geschleppte Torpedobootsdock ist ebenfalls gut dort angekommen.

Der Marineminister besichtigte am 23. Januar den Torpedobootshafen in Mortagne. Der Fluthafen ist so flach, daß Torpedoboote nicht einlaufen, und so eng, daß sie nicht drehen können. Der Vorhafen ist durch Baggern auf 6 m gebracht, und es besteht ein Plan, auch den Hafen selbst so tief auszubaggern.

Am 11. Februar wurden der Torpedobootsjäger „Harpon“ und mehrere Torpedoboote auf Befehl des Marinepräfekten in Cherbourg mobil gemacht und liefen zu viertägigen Übungen aus.

— Unterwasserboote. „Lynx“ hat seine Probefahrten über und unter Wasser bisher befriedigend erledigt.

In Toulon sind die Unterwasserboote einem Fregattenkapitän unterstellt, der über sie selbständig verfügt.

Die Unterwasserboote des Typs „Naïade“ sind zu je zweien in einer Gruppe vereinigt worden unter Befehl eines Kapitänleutnants, dem ein Oberleutnant zur See als erster Offizier unterstellt ist. Das eine Boot ist im Dienst, das andere mit sechs Mann

Besatzung in Bereitschaft. Alle drei Monate soll eine Mobilmachung beider Boote mit daran anschließender viertägiger Übung stattfinden, bei der der Oberleutnant das zweite Boot führt. Darauf wechseln die beiden Boote. Außerdem geht das in Bereitschaft stehende Boot allmonatlich einmal Anker auf, um das gute Funktionieren der Maschinen festzustellen.

— Die Flotte im Bau. Auf Panzerkreuzer „Léon Gambetta" sind die 19,4 cm-Türme aufgestellt.

Die Werft von Toulon hat den Auftrag zum Bau von drei großen Unterwasserbooten erhalten.

Auf Torpedobootsjägern, Torpedobooten und kleineren Fahrzeugen, die zwei Schrauben haben und deren Maschinen in einem Raume untergebracht sind, sollen in Zukunft die Schrauben beim Vorwärtsgange nach außen schlagen.

— Stapelläufe. Am 18. Januar in Havre Torpedoboot 1. Klasse Nr. 279. Am 6. Februar Unterwasserboot „Bonite", Typ Naïade in Toulon, wo es im Jahre 1902 auf Stapel gelegt wurde.

— Streichung von der Schiffsliste: Torpedoboot Nr. 84.

— Schiffsverlust: Der Transportdampfer „Vienne."

— Probefahrten. Linienschiff „Suffren" schoß am 15. Januar nach Beendigung der Ausbesserungsarbeiten seine Geschütze an, dabei trat eine Beschädigung an einem der achtern 30,5-cm Turmgeschütze an der Höhenvorrichtung ein, die wiederum eine Verzögerung herbeiführte.

Linienschiff „Marceau" erreichte 16,5 Seemeilen Geschwindigkeit.

Panzerkreuzer „Gloire" hat seine Volldampfprobe erledigt, bei der 21,3 Seemeilen Geschwindigkeit mit 21,400 Pferdestärken und 167 kg Kohlenverbrauch für den Quadratmeter Rostfläche oder 0,890 kg für die Pferdestärke in der Stunde erreicht wurde. Am 23. Januar wurde eine Fahrt mit natürlichem Zuge gemacht, dabei wurden mit 14 400 Pferdestärken, 101 kg stündlicher Kohlenverbrennung für Quadratmeter Rostfläche oder 0,774 kg für die Pferdestärke, 19,3 Seemeilen Geschwindigkeit erreicht.

Panzerkreuzer „Condé" schoß am 25. Januar seine Geschütze an und beendete seine Vorproben; er erreichte bei hohem Seegang mit 13 500 Pferdestärken 16,4 Seemeilen Geschwindigkeit und wird nunmehr gedockt.

Panzerkreuzer „Dupetit Thouars" hat seine Maschinenproben auf der Stelle beendet.

Unterwasserboot „Castor" ist am 3. Februar in Rochefort zu Probefahrten in Dienst gestellt..

— Die Häfen. In Cherbourg hat ein Oberleutnant zur See einen englischen Marinezahlmeister, der mit ihm im selben Hause wohnte, auf die Werft und auf den Torpedobootsjäger „Harpon", dessen erster Offizier er ist, geführt. Er ist dafür vom Marinepräfekten mit Arrest und vom Marineminister mit einem Verweise bestraft worden. Gleichzeitig ruft der Marinepräfekt durch Tagesbefehl die Bestimmung ins Gedächtnis, daß Ausländern nur auf schriftliche Erlaubnis des Marinepräfekten das Betreten der Werft gestattet ist, es sei innerhalb von zehn Tagen zweimal diese Bestimmung und auch das Verbot, ohne Erlaubnis auf der Werft zu photographieren, übertreten worden.

— Stützpunkte. Für Saigon ist die Lieferung von 6000 Tonnen Kohlen zur Verstärkung des dort lagernden Bestandes von 9000 Tonnen ausgeschrieben worden. Außerdem hat der Minister die beschleunigte Hinaussendung von Ausrüstung, Munition usw. nach Saigon und für das Geschwader des äußersten Ostens angeordnet.

— Funkentelegraphie. Kreuzer „Guichen" empfing auf seiner Rückreise von Irland auf 172 Seemeilen Entfernung von Ouessant Mitteilungen der dortigen Funkentelegraphiestation.

— Fachzeitschriften. In „Le Yacht“ untersucht angesichts der russisch-japanischen Verwickelung L. M. die Lage der französischen Streitkräfte in Ostasien und kommt zu dem Schluß, daß sie bei Kriegsausbruch gegen England oder Japan in sehr kritischer Lage sein würden, erstlich durch ihre Zusammensetzung und zweitens, weil sie keine genügenden Stützpunkte haben.

Max gibt einen Überblick über die Unterwasserbootsbestände der einzelnen Seemächte. Von Deutschland sagt er: 1890 sind zwei Nordenfeldt-Boote W 1 und W 2 in Kiel und Danzig gebaut, später ein kleineres bei Howaldt. Diese Versuchsboote sind heute unbeschäftigt. 1902 wurde von Howaldt ein 15 m langes Versuchsboot von 2 m Durchmesser gebaut mit elektrischem Motor, Akkumulatoren und einem Bugtorpedorohr, ohne militärischen Wert. Alle diese Fahrzeuge leisteten nur mittelmäßiges. Ein anderes von der Germaniawerft in Kiel erbautes Boot wird im tiefsten Geheimnis erprobt, es scheint ein verändertes Hollandboot zu sein. Auf der Werft ist noch ein zweites, größeres im Bau.

C. Prineval lenkt im „Moniteur de la Flotte“ die Aufmerksamkeit auf das neuerdings in allen größeren Marinen zutage tretende Bestreben, die unterste Grenze für die Größe eines leistungsfähigen Panzerkreuzers zu finden.

In „La Marine française“ verlangt d'Arthau Unterwasserbootsstationen in Porto Vecchio zum Schutz der Straße von Bonifacio, in Oran zur Bedrohung von Gibraltar und der Durchfahrt der Straße, im Kanal will er noch Dünkirchen haben, vor allen Dingen aber mehr Angriffsboote.



Rußland. Allgemeines. Das Hauptinteresse wird zur Zeit durch die kriegerischen Ereignisse in Ostasien in Anspruch genommen, bei denen bisher die Flotte in erster Linie in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Da über den Krieg in besonderen Beiheften ausführlich berichtet wird, werden hier nur der Vollständigkeit wegen die Schiffsverluste und Beschädigungen aufgeführt werden.

— Personal. Aus verschiedenen Preßäußerungen geht hervor, daß man teilweise die Stellung des Chefs des ostasiatischen Geschwaders, Vizeadmirals Stark, für erschüttert hält. Die Berufung des allgemein sehr hoch geschätzten Vizeadmirals Skrydloff, des Oberkommandierenden der Seestreitkräfte im Schwarzen Meer, nach Petersburg wurde daher verschiedentlich für ein Zeichen gehalten, daß er den Vizeadmiral Stark ablösen solle. Skrydloff ist jedoch nach Ssewastopol zurückgekehrt. Statt seiner ist Vizeadmiral Makaroff, Stationschef von Kronstadt, zur Ablösung Starks nach Ostasien abgereist. Ferner hieß es, Kontreadmiral Roshestwenski, der Chef des Admiralstabes, der ebenfalls für einen hervorragenden Führer gilt, solle nach Ostasien gehen, um das Kommando einer Division zu übernehmen, doch scheint auch seine Entsendung neuerdings wieder aufgegeben worden zu sein. Dagegen haben die Kontreadmirale Enquist und Jessen gleich nach Ausbruch des Krieges Kommandos in Ostasien erhalten. — Kontreadmiral Baron Stakelberg, der Führer der Kreuzerdivision in Wladiwostok, ist erkrankt und wird einstweilen durch Kapitän zur See v. Reitzenstein vertreten.

Die Schüler der obersten Klasse des Marinekadettenkorps und der Ingenieurschule sind ohne Examen zu Offizieren bezw. Ingenieuren befördert worden. Ein Teil von ihnen hat schon die Ausreise nach Ostasien angetreten.

— Dislokation der Schiffe. Nach den neuesten Nachrichten, die, soweit sie Schiffe auf dem Kriegsschauplatz betreffen, nicht auf absolute Genauigkeit Anspruch machen können, befanden sich die russischen Kriegsschiffe Mitte Februar an folgenden Punkten:

1. In Ostasien.

a) In Port Arthur:

Linienschiffe: „Petropawlowsk“, „Poltawa“, „Ssewastopol“, „Peresswjät“, „Pobjäda“, „Retwisan“, „Zessarewitsch“.

Panzerkanonenboote: „Gremjaschtschi“, „Otwashnü“.

Panzerkreuzer „Bajan“.

Große geschützte Kreuzer: „Diana“, „Pallada“, „Askold“.

Kleine geschützte Kreuzer: „Nowik“, „Bojarin“.

Kleine ungeschützte Kreuzer: „Dshigit“, „Rasboinik“, „Sabijaka“, „Bobr“, „Giljak“.

Torpedobootsfahrzeuge: „Wssadnik“, „Gaidamak; — 22 große Torpedoboote, 7 kleine Torpedoboote.

Transportschiffe: „Amur“, „Angara“.

b) Im Japanischen Meer (von Wladiwostok ausgelaufen):

Panzerkreuzer: „Rurik“, „Rossija“, „Gromoboi“.

Großer geschützter Kreuzer: „Bogatyr“.

Transportschiff: „Lena“.

c) In Wladiwostok:

1 Torpedoboot von 250 Tonnen Deplacement, 3 Torpedoboote von je etwa 100 Tonnen Deplacement, 7 Hafentorpedoboote.

d) In Niutschwang:

Kleiner ungeschützter Kreuzer: „Ssiwutsch“.

e) In Schanghai:

Kleiner ungeschützter Kreuzer „Mandshur“.

2. Auf der Ausreise nach Ostasien:

a) In Dschibuti:

Linienschiff „Osljabja“; Panzerkreuzer „Dmitri Donskoi“; großer geschützer Kreuzer „Aurora“; 7 große und 3 kleine Torpedoboote.

b) In Suez zur Reparatur:

1 kleines Torpedoboot.

c) In Algier:

Kleiner ungeschützter Kreuzer „Almas“ (Yacht für den Statthalter).

3. Im Mittelmeer.

Kleine ungeschützte Kreuzer: „Kubanez“ (Stationär im Piräus), „Saporoshez“ (Stationär in Konstantinopel).

4. Im Atlantischen Ozean.

Panzerkreuzer „General-Admiral“ (Schulschiff); kleiner ungeschützter Kreuzer „Kreisser“ (Schulschiff).

5. In der Ostsee außer Dienst.

a) Dienstfähig oder in unbedeutender Reparatur:

Linienschiffe: „Imperator Alexandr III.“, „Imperator Alexandr II.“, „Imperator Nikolai I.“.

Küstenpanzerschiffe: „Perwenjez“, „Netronj-Menja“, „Kreml“, „Admiral Lasareff“, „Admiral Tschitschagoff“, „Admiral Uschakoff“, „Admiral Ssenjawin“, „General-Admiral Apraxin“.

Panzerkanonenboote: „Smertsch“, „Tscharodjeïka“, „Grosjaschtschi“.

Panzerkreuzer: „Knjäs Posharski“, „Minin“, „Admiral Nachimoff“, „Wladimir Monomach“.

Kleine geschützte Kreuzer: „Rynda“, „Swjätlana“, „Admiral Korniloff“.

Kleine ungeschützte Kreuzer: „Asia“, „Afrika“, „Wjästnik“, „Plastun“.

Torpedofahrzeuge: „Leitenant Iljin“, „Wojewoda“, „Possadnik“, „Abrek“; 11 Torpedoboote von 220 bis 240 Tonnen Deplacement, 8 Torpedoboote von etwa 150 Tonnen Deplacement und eine Anzahl von kleineren Torpedobooten, ungepanzerten Kanonenbooten usw.

b) In großer Reparatur:

Linienschiffe: „Pjotr Weliki“, „Ssissoi Weliki“, „Nawarin“.

Küstenpanzerschiffe: „Admiral Greïg“, „Admiral Spiridoff“.

Panzerkreuzer: „Gerzog Edinburgski“, „Pamjatj Asowa“.

6. Im Schwarzen Meer.

a) Dienstbereit.

Linienschiffe: „Jekaterina II.“ ⚐, „Ssinop“, „Georgi Pobjädonessez“, „Tri Swatitelja“, „Dwjänadzat Apostoloff“, „Rostislaff“, „Tschesma“, „Knjäs Patjomkin Tawritscheski“.

Kleine ungeschützte Kreuzer: „Pamjatj Merkurija“, „Uraljez“, „Tschernomorez“, „Terez“.

Torpedofahrzeuge: „Kapitän Ssaken“, „Kasarski“, „Griden“; 4 Torpedoboote von 240 Tonnen Deplacement; 6 Transportschiffe und eine Anzahl kleiner Torpedoboote.

b) In Reparatur:

Kleiner ungeschützter Kreuzer „Donjez“.

c) Im Bau bald vollendet:

9 Torpedoboote von 350 Tonnen Deplacement.

Von den als Hilfskreuzer verwendbaren Dampfern der Freiwilligen Flotte befanden sich Mitte Februar:

1. In Ostasien: „Kasan“ in Port Arthur.
2. Auf der Heimreise von Singapore: „Nishni Nowgorod“, „Woronesh“.
3. Auf der Ausreise im Roten Meer: „Orel“, „Ssaratoff“, „Smolensk“.
4. In Odessa: „Peterburg“, „Kostroma“, „Jaroslawl“, „Tamboff“, „Kieff“.
5. In Ssewastopol: „Wladimir“.

— Schiffsverluste. Vor bezw. im Hafen von Tschemulpo sind am 9. Februar nach einem Gefecht mit japanischen Kreuzern von der Besatzung verlassen und vernichtet worden der große geschützte Kreuzer „Warjag“ und der kleine ungeschützte Kreuzer „Korejez“. Vor Port Arthur haben in der Nacht vom 8./9. Februar je einen Torpedoschuß erhalten die Linienschiffe „Retwisan“ im Bug, „Zessarewitsch“ im Ruderraum und der große geschützte Kreuzer „Pallada“ in der Nähe der Maschine.

In der Schlacht vor Port Arthur am 9. Februar haben Beschädigungen durch Geschosse erlitten: das Linienschiff „Poltawa“, die großen geschützten Kreuzer „Diana“ und „Askold“ und der kleine geschützte Kreuzer „Nowik“.

Bei einem nächtlichen Torpedobootsangriff am 14. Februar soll der kleine geschützte Kreuzer „Bojarin“ einen Torpedoschuß erhalten haben.

Das Minenschiff „Jenissei“ ist durch Auftreiben auf eine Mine vor Talienwan leck geschlagen worden und gesunken.

— Ausbildung. Der bisher zur Ausbildung seemännischer Unteroffiziere benutzte kleine Kreuzer „Kreisser“ wird im kommenden Frühjahr außer Dienst gestellt werden. Die Schüler sollen versuchsweise in diesem Jahr für 5 Monate auf dem

Linienschiff „Georgi Pobjädonossez“ im Schwarzen Meer eingeschifft werden. Damit wird auf die Ausbildung in der Takelage verzichtet.

Im vergangenen Herbst legte, wie jetzt bekannt wird, am 25. September auf der großen Reede von Ssewastopol das Minenschiff „Dunai“ eine Minensperre von 415 Minen. Das in der Hauptsache aus den Linienschiffen des Schwarzen Meeres bestehende praktische Geschwader sollte die Minen sofort wieder lichten, was jedoch an einem Tage nicht gelang. Nachts wurden mehrere Minen durch Handelsschiffe in den Grund gefahren. Nun wurden die Minen mit Hilfe von Tauchern gesucht. Nach dreiwöchentlicher Arbeit wurde das Suchen aufgegeben; neun Minen wurden nicht wiedergefunden.

— Funkentelegraphie. Zur Weiterentwicklung der Funkentelegraphie ist in Ssewastopol eine Kommission ernannt worden, die folgende Fragen entscheiden soll: 1. Welches sind die geeignetsten Plätze zur Aufstellung der Funkentelegraphenapparate auf den Schiffen der Flotte des Schwarzen Meeres? 2. Welches ist der beste Luftdraht und wie muß er geführt werden? 3. Wie sind die vorhandenen Apparate auf die einzelnen Schiffe zu verteilen? 4. Welches Unterpersonal ist erforderlich, ist eine Trennung in Arbeiter und Monteure wünschenswert? Einrichtung eines Kursus zur Neuausbildung und eines Wiederholungskursus für Funkentelegraphenspezialisten. 5. Ausarbeitung einer Bedienungsvorschrift für Funkentelegraphenapparate. Hieraus ergibt sich, daß die früheren Nachrichten, sämtliche Linienschiffe im Schwarzen Meer seien mit Funkentelegraphenapparaten ausgerüstet, nicht richtig war, und daß auch die Personalausbildung wohl noch manches zu wünschen übrig läßt.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Nachdem die Frage der Torpedoarmierung von Schlachtschiffen und großen Kreuzern entschieden ist, beschäftigt sich die Fachpresse neuerdings vorwiegend mit Erörterungen über die Geschützaufstellung. Während andere Flotten ihre Geschütze möglichst hoch aufstellen, um ihrer Verwendung bei Seegang sicher zu sein, steht man bis jetzt in Amerika immer noch unter dem Einflusse der Gründe, welche den Monitor schufen, vornehmlich Gewichtsverminderung und geringe Zielfläche. Wenn auch die Schiffe imstande sein müßten, die hohe See zu halten, so sei es doch keineswegs sicher, daß Seeschlachten auf weitere Entfernungen von der Operationsbasis der Flotte stattfinden würden: Das jetzt geltende Konstruktionssystem habe der Vereinigten Staaten-Flotte handliche und leicht zu manövrierende Schiffe von großem Tonnengehalt geliefert, welche für die Verwendung im Frieden vorzüglich seien, und Manila und Santiago haben keine Umstände enthüllt, welche den Anhängern hoher Geschützaufstellung zur Stütze dienten. Der Board on Construction hat entschieden, daß die Geschützaufstellung auf den Neubauten keine unzulässig niedrige sei. Man hält es aber nicht für ausgeschlossen, daß ein Personalwechsel in den leitenden Stellen auch die gegenteilige Ansicht zur Geltung bringen könne.

Die Admiralstabsangelegenheit ist noch nicht von der Stelle gekommen. Wie sehr man dieselbe aber im Gegensatze zu dem sachlichen vom politischen Standpunkte aus beurteilt, geht aus einem Berichte hervor, welchen der Generalzahlmeister der Marine Harris dem Marinedepartement unterbreitet hat. Er bestreitet die Notwendigkeit einer Organisationsänderung schlechtweg und schließt mit den Worten:

„Es läßt sich schwer voraussehen, wie gefährlich es sein würde, die Kontrolle der Marine einer Kategorie von Seeoffizieren (einer exklusiven Minderheit) zu übertragen, welche sich eher ihrem Rangältesten als dem bürgerlichen Haupte des Departements verantwortlich fühlen würde.“

Inzwischen nehmen die Verhandlungen in der Marinekommission des Parlaments ihren Fortgang, und der Marinesekretär wie die einzelnen Bureauchefs sind nacheinander von der Kommission ausführlich vernommen worden. Aus ihren Äußerungen sind folgende von größerem Interesse: Admiral Taylor fordert eine Mannschaftsvermehrung von 3000 Mann. Er würde 4000 fordern, wenn nicht die Unterbringung Schwierigkeiten bereitete. Im Juni 1907 würden 797, im Juni 1911 aber nur noch 357 Offiziere an der Sollstärke fehlen.

Kontreadmiral O'Neil fordert 1 366 000 Dollars für Schießübungen, welche nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Schiffe 2 690 000 Dollars jährlich kosten würden. Eine Munitionsausrüstung der fertigen und im Bau befindlichen Schiffe kostet rund 12 Millionen Dollars. Es sei noch eine beträchtliche Menge braunen Pulvers vorhanden. Bei dem starken Widerstande gegen die Verwendung desselben, selbst zu Übungszwecken, müsse man es als veraltet ansehen und durch rauchloses Pulver ersetzen; es würde aber, wenn in naher Zeit ein Krieg ausbrechen sollte, noch teilweise braunes Pulver verwendet werden müssen. In der Flotte wären keine Geschütze veralteter Konstruktion mehr vorhanden, wenn auch viele der älteren Geschütze nicht so leistungsfähig wären, wie die neueren.

Der Marinesekretär hat der Kommission den Voranschlag des General Board unverändert vorgelegt. Derselbe weist folgende Sätze auf:

1. Wenn für die Flottenvermehrung, ebenso wie im letzten Jahre, 34 500 000 Dollars ausgegeben werden sollen: vier Scout-Kreuzer mit nicht mehr als 4000 Tonnen Deplacement, drei geschützte Kreuzer nicht über 8000 Tonnen, ein Panzerkreuzer von 16 000 Tonnen bei voller Ausrüstung, ein Linienschiff von 16 000 Tonnen Probefahrts-Deplacement und 18 Knoten Geschwindigkeit, zwei Unterwasserboote, zwei Kohlendampfer.

2. Wenn nur 30 Millionen bewilligt werden: vier Scouts, drei geschützte Kreuzer, ein Panzerkreuzer, ein Linienschiff, zwei Unterwasserboote, zwei Kohlendampfer.

In letzterem Falle wird also der Kommission bezw. dem Kongresse die Festsetzung der Dimensionen der verschiedenen Schiffe überlassen. Mr. Moody hält also, wie er dieses auch vor der Kommission ausgesprochen hat, an seiner Methode fest, keine präzisen Forderungen zu stellen, sondern dem Kongresse einfach die Vorschläge des General Board zu unterbreiten und ihn entscheiden zu lassen. Es sei hier vorweg erwähnt, daß nach neueren Nachrichten sich die Kommission für die Bewilligung von einem Linienschiff von 16 000 Tonnen, zwei Panzerkreuzern von 14 000 Tonnen, drei Scouts von 3500 Tonnen, zwei Unterwasserbooten und zwei Kohlendampfern entschieden hat. Ferner wird die Bewilligung von 500 000 Dollars für die Versuche mit Unterwasserbooten vorgeschlagen. Man erkennt daraus, daß diejenige Richtung, welche dem Panzerkreuzer den kleineren geschützten Kreuzer opfern will, die Oberhand gewonnen hat, an ihrer Spitze Admiral Dewey.

Zu der vorerwähnten Bewilligung eines Linienschiffes von 16 000 Tonnen sei noch bemerkt, daß hier ein Kompromiß zwischen den Anschauungen des General Board und des Board on Construction vorzuliegen scheint. Es ist jedenfalls nicht gesagt, ob das Deplacement von 16000 Tonnen das Probefahrts-Deplacement oder dasjenige für volle Ausrüstung sein soll. In dieser Beziehung besteht nämlich Uneinigkeit zwischen den beiden genannten Ausschüssen. Der General Board hatte als das amerikanische Linienschiff der Zukunft ein solches von 16 000 Tonnen Wasserverdrängung bei voller Ausrüstung und mit 18 Knoten Geschwindigkeit aufgestellt. Der Board on Construction hatte einen solchen Bau als eine Unmöglichkeit bezeichnet und behauptet, daß nur ein Schiff von 16000 Tonnen Probefahrts-Deplacement auf 18 Knoten gebracht werden könne, und auch das sei mit Schwierigkeiten verbunden.

Die Gesamtforderung für die Flotte im neuen Etatsjahre beläuft sich auf rund 100 Millionen Dollars. Der Marinesekretär erklärt dabei, daß er bereits die Forderungen auf das äußerste beschnitten habe, und daß eine weitere Verminderung ein

Verlassen der bisherigen Flottenvermehrungspolitik bedeuten würde. Man glaubt, daß der Kongreß dem Marinesekretär um so mehr folgen werde, als er früher selbst Mitglied der Budgetkommission war und hier zu den „watch-dogs of the Treasury“ gehörte. Für Olongapo als die „home base of the navy in the East“ wurden als erste Rate acht Millionen Dollars, für den weiteren Ausbau von Guantanamo 1 Million gefordert.

Nach den letzten Nachrichten hat die Kommission zunächst für Olongapo 862000 und für Guantanamo 365 000 Dollars bewilligt. Ferner wurden 4 Millionen für die Errichtung einer Panzerplattenfabrik bewilligt, falls die Beschaffung ausreichenden Plattenmaterials von Privatfirmen zu angemessenen Preisen nicht gelingen sollte.

— Personal. 1. Nach neuerer Bestimmung soll für jedes Geschwader ein Geschwaderartillerieoffizier kommandiert werden.

2. Die von dem Kontreadmiral O'Neil befürwortete Schaffung eines Ordnance Corps für die Flotte findet in der Fachpresse lebhaften Beifall. Troß der anerkannten Tüchtigkeit der amerikanischen Seeoffiziere beständen auch hier Grenzen, welche durch das Zunehmen des „Spezialismus“ gezogen würden. Warum solle kein Spezialkorps für Heer und Flotte geschaffen werden, wie ein solches in Deutschland bestehe, welches doch in bezug auf Waffenkonstruktion in der Welt die Leitung übernommen habe? Wenn auch an den Geschützen des Heeres und der Flotte einzelnes verschieden sei, so gäbe es doch keinen stichhaltigen Grund, weshalb bei beiden nicht die gleichen Kaliber vorhanden sein sollten, so daß die Geschosse ausgetauscht werden könnten. Das Gleiche gelte auch für das Pulver: Es könnte daher das Artilleriematerial für beide Dienstzweige sehr wohl in den gleichen Werkstätten angefertigt werden. — Man muß bei dieser Erörterung in Betracht ziehen, daß in den Vereinigten Staaten die Küstenverteidigung der Armee zugewiesen ist und daß die schweren Kaliber der Küstenartillerie daher zur Artillerie der Armee gehören.

3. Bei den Flottenmanövern von Portland im vorigen Jahre scheint die unterseeische Verteidigung eine größere Rolle gespielt zu haben, als bisher bekannt geworden ist. Jedenfalls führt der Ingenieurhauptmann Sewell in einem Artikel des „Journal of the Military Service Institution“ aus, daß die Erfahrungen im Hafen von Portland den Wert der Seeminen zur Evidenz bewiesen hätten, wenn ein solcher Beweis überhaupt noch notwendig sei. Nichtsdestoweniger habe sich aber auch gezeigt, daß die Einrichtungen für die Minenanlagen noch nicht vollkommen seien. Hauptmann Sewell schlägt daher die Schaffung eines „Volunteer Torpedo Corps“ vor, welches lediglich aus Offizieren bestehen soll, die geschickte Elektriker sein müssen. Diese Offiziere würden imstande sein, nach entsprechender Ausbildung im Kriege die rein technischen Arbeiten, für welche Offiziere erforderlich seien, auszuführen. Natürlicherweise müsse ein aktiver Artillerieoffizier das Kommando eines jeden Minenfeldes behalten; jedoch würden die Freiwilligen-Offiziere von wesentlichem Nutzen sein und ihre Ausbildung sich auch billiger stellen, als wenn die mehr allgemein vorgebildeten aktiven Artillerieoffiziere für diesen Spezialdienst extra vorbereitet würden.

4. Eine gerichtliche Entscheidung, welche die Einstellung von Mannschaften unter 17 Jahren in der Marineinfanterie als gesetzwidrig bezeichnet, hat in dieser Truppe eigentümliche Folgen gehabt. Da diese Entscheidung die Einstellung von Mannschaften unter 17 Jahren annulliert, so sind aus der Truppe zahlreiche Anträge auf Entlassung gestellt worden mit der Begründung, daß die Antragsteller zur Zeit ihrer Einstellung noch nicht 17 Jahre alt gewesen sein wollen. Es soll jetzt gegen diese Leute wegen „fraudulent enlistment“ gerichtlich vorgegangen werden, und man glaubt, daß dadurch diese Art von Streik schnell verschwinden wird.

5. Zum Chef des südatlantischen Geschwaders an Stelle des erkrankten Kontreadmirals Lamberton ist der Kontreadmiral Sigsbee ernannt worden.

6. Wie verlautet, wird im Frühjahr der Kontreadmiral Taylor den Kontreadmiral Barker im Kommando der nordatlantischen Flotte ablösen. Damit wäre ausgesprochen, daß die Bildung eines Admiralstabes, als dessen Chef der Admiral Taylor genannt wurde, in weitere Ferne gerückt ist. Als Nachfolger des Admirals Taylor wird dessen jetziger Assistent im Bureau of Navigation, Kapitän zur See Pillsbury, genannt.

7. Am 1. Februar fand auf der Marineakademie zu Annapolis die übliche Entlassungsfeier der obersten Seekadettenklasse statt, welche 62 Köpfe stark ist. Der Marinesekretär Moody hielt an die „Graduierten" eine längere Rede, in welcher er sie auf ihre Pflichten als Vorgesetzte aufmerksam machte, und die folgenden bemerkenswerten Satz enthielt: „Seien Sie stets eingedenk, daß die militärische Gewalt immer der bürgerlichen untergeordnet bleiben muß. Sie müssen es stets als Ihre oberste Pflicht ansehen, dem Willen des Volkes zu gehorchen, wie er sich durch den Kongreß ausspricht. Sie selbst, Ihre Vorgesetzten, die Chefs der Departements, ja selbst der Oberbefehlshaber der Armee und Marine müssen sich diesem Ausdrucke beugen, in welchem allein die Stimme des ganzen Volkes zu Worte kommt."

— Geschwadertätigkeit. Nachrichten von größerem Interesse liegen hierüber nicht vor; im besonderen ist über den Verlauf der Wintermanöver noch nichts bekannt geworden. Viel besprochen wird noch immer die Fahrt der Schiffe der asiatischen Flotte nach Honolulu und zurück. Auf der Reise nach Honolulu betrug die Durchschnittsfahrt der Linienschiffe etwas über 12,5 Knoten, die der Kreuzer etwas über 10 Knoten. Während der 13 tägigen Fahrt wurde keine Maschine gestoppt mit Ausnahme einer halben Stunde zur Bestattung eines Mannes der „Wisconsin." Da auch in Honolulu keine Reparatureinrichtungen für größere Maschinen vorhanden sind, so mußten alle Arbeiten mit Hilfsmitteln und vom Personal der Schiffe ausgeführt werden. Das stellt dem Personal ein gutes Zeugnis aus. Dahingegen scheinen die Leistungen der Kreuzerdivision weniger zu befriedigen. Zunächst wird gemeldet, daß die reparaturbedürftige „Albany" zurückgezogen und durch die „San Francisco" oder „Baltimore" nach beendigter Reparatur ersetzt werden soll.

Die Zerstörer-Flotille hat unter Convoi des Hilfskreuzers „Buffalo" den ersten und schwierigsten Teil ihrer Ausreise über den atlantischen Ozean ohne Zwischenfälle zurückgelegt und ist in das Mittelmeer gelangt.

Die Kohlenvorräte haben bis jetzt völlig ausgereicht. Jedes Boot hatte 230 Tonnen Kohlen, welche bei einer Durchschnittsfahrt von etwas über 10 Knoten für 3150 Seemeilen reichten. Die Fahrt betrug zwischen 8,4 Knoten gegen frischen Wind mit rauher See und 11,3 Knoten bei ruhigem Wetter. Der Kohlenverbrauch betrug 18 Tonnen für 24 Stunden.

Das europäische Geschwader ist am 2. Februar von Beirut nach Culebra abgegangen.

— Schießübungen. Für die Schießübungen mit Handwaffen, 7,6 cm-Feldgeschützen und Bootskanonen sind neue Vorschriften erlassen worden. Es sind zwei Scheiben angenommen: A für kurze Entfernungen (200—300 Yards = 180—270 m) und B für mittlere Entfernungen (500—700 Yards = 450—640 m). Scheibe A ist 6 Fuß (1,8 m) hoch und 4 Fuß (1,2 m) breit.

Als Haltepunkt dient ein schwarzes Pflaster, welches auf die Scheibe geklebt wird; der Platz dieses Pflasters wird durch die besten Schützen der Abteilung für die verschiedenen Entfernungen erschossen.

An Munition stehen jährlich zur Verfügung:

für Handwaffen (Gewehr und Revolver) — unbegrenzte Mengen,

für Bootsgeschütze (zwei Übungen im Jahre) in Boots- oder Landungslafette die Munition, welche in 2 Minuten ununterbrochenen Feuerns verbraucht wird (1 Minute für jeden Schützen),

für 7,6 cm-Feldgeschütze je 6 Schuß zum Einschießen und 40 Schuß für das Schießen selbst, zusammen also je 46 Schuß, gleichfalls in zwei Übungen im Jahre zu verfeuern.

Für das Schießen mit Handwaffen werden als Schießpreise ausgeworfen für je 25 Mann 3 Preise zu 10, 5 und 2 Dollars für jedes halbe Jahr. Zum Preisschießen werden nur Mannschaften zugelassen, welche in dem verflossenen halben Jahre auf die Scheiben A und B 80 % Treffer erzielt haben. Preisschützen (Offiziere und Mannschaften), welche im Schießjahre auf beide Scheiben 80 % Treffer und mehr im Schnellfeuer erzielt haben, erhalten die Scharfschützenmedaille, welche sie auch weitertragen dürfen, wenn sie in den folgenden Übungen dieses Resultat nicht wieder erreichen; geschieht dies aber, so erhalten sie noch eine Spange auf dem Bande der Medaille.

Neben den vorgeschriebenen Übungen sollen auch freiwillige Schießübungen mit Gewehr und Revolver stattfinden dürfen, und die kommandierenden Offiziere sind angewiesen, diese Übungen nach Möglichkeit zu fördern und zu Wettschießen Gelegenheit zu geben.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Der Bau der beiden 13000 Tonnen-Linienschiffe „Idaho" und „Mississippi" ist nunmehr endlich an die Firma William Cramp & Sons zu Philadelphia vergeben worden. Die Firma muß die Schiffe in 38 bezw. 40 Monaten fertigstellen und erhält für jedes 2 999 500 Dollars. Die höchste Forderung hatte 3 500 000 Dollars betragen, alle anderen Firmen hatten aber nur Gebote auf ein Schiff eingereicht und für dieses 42 Monate Bauzeit verlangt.

2. Angesichts des bestehenden Mangels an Kohlendampfern wird der Ankauf des soeben fertig gewordenen Dampfers „Maine" der Atlantic Transport Company befürwortet. Derselbe hat ein Kohlenfassungsvermögen von 10 000 bis 12 000 Tonnen und ist von einer Kommission besichtigt worden.

3. Am 23. Januar ist auf der Werft der Newport News der Kreuzer Charleston vom Stapel gelaufen. Dimensionen: Länge 424 Fuß (143,8 m), Breite 66 Fuß (20,1 m), Normaltiefgang 23½ Fuß (7,16 m), Probefahrtsdeplacement 9700 Tonnen, Doppelschrauben, 21 000 Pferdestärken, Kohlenvorrat 550 Tonnen, Kohlenfassungsvermögen 1500 Tonnen, Geschwindigkeit 22 Knoten. Armierung: vierzehn 6zöllige (15,2 cm) Schnellladekanonen, achtzehn 14pfündige (7,6 cm) Schnellladekanonen, zwölf 3pfündige (4,7 cm) Schnellladekanonen, vier 1pfündige (3,7 cm) Maschinenkanonen, acht 1pfündige Schnellladekanonen, zwei 1pfündige Feldgeschütze (Schnellladekanonen), zehn Maschinengewehre. Der Kreuzer stellt eine Verbesserung des „Olympia"-Typs dar. Der Seitenschutz, der der unteren Kasematte und der 15 cm-Kanonen ist 4 Zoll (10 cm), der Panzer des Kommandoturmes 5 Zoll (12,7 cm) stark, das Panzerdeck 2½ Zoll (5,2 cm), das Splitterdeck 5,0 cm. 16 Wasserrohrkessel stehen in vier wasserdichten Abteilungen und sind wie die Maschinen durch Seiten- und Deckpanzer, sowie Kohlenbunker geschützt. Das Schiff hat vier Schornsteine und zwei Scheinwerfer und ist mit Einrichtungen als Flaggschiff versehen. Die Besatzung wird 39 Offiziere und 525 Mann stark sein.

4. Der General Board hat die Vermehrung der Torpedobootszerstörer zum Schutze beider Mündungen des Panamakanals und die Zuteilung einer Flottille zur pazifischen Station empfohlen.

— Unterwasserboote. 1. Der im Dezember gestrandete „Moccasin" ist nach langer Arbeit abgebracht und nach Norfolk geschleppt worden, anscheinend ohne erhebliche Beschädigungen erlitten zu haben.

2. Das Lakeboot „Protector" wurde zu Newport eingehenden Versuchen unterworfen. Es tauchte in Treibeis auf den Grund, fischte ein Kabel und setzte die Fahrt unter Wasser fort, wobei die Besatzung eine Mahlzeit einnahm. Während der Fahrt wurde der Signalmast durch das Treibeis abgeschnitten.

— Werften, Kohlenstationen usw. 1. Der General Board hat die Anlage einer Kohlenstation zu Kiska auf den Aleuten beantragt und dafür 1 500 000 Dollars gefordert. Die Kohlenausrüstung solle zunächst auf 20 000 Tonnen, später auf 100 000 Tonnen gebracht werden. Kiska liegt 250 Meilen nördlich des größten Kreises von der pazifischen Küste nach Ostasien, soll strateglich wertvoll sein und einen ausgezeichneten, leicht zu verteidigenden Hafen besitzen, der während des ganzen Jahres eisfrei ist. Man beabsichtigt, im April d. J. einen Dampfer mit einer Sachverständigenkommission zu näherer Untersuchung dorthin zu schicken.

2. Die Einrichtung der Marinestation in Guantanamo soll 12 Millionen Dollars kosten.

3. Es wird beabsichtigt, in Yokohama ein Marinehospital zu errichten.

— Unfälle. 1. Auf der Werft zu Portsmouth N. H. ist der Kofferdamm des neuen Bassins infolge von Überflutung wieder gebrochen. Der gleiche Unfall ereignete sich im vorigen Jahre.

2. Bei dem Einschießen der Geschütze auf dem kürzlich wieder in Dienst gestellten Linienschiffe „Jowa" barst die Mündung beider Geschütze des Steuerbord vorderen 20,3 cm-Turmes. Anderweitige Beschädigungen von Schiff und Mannschaften kamen nicht vor.

— Verschiedenes. 1. Die aus der Kriegsgeschichte berühmte alte Segelfregatte „Constitution", welche bisher auf der Werft zu Boston lag, soll erhalten und zu einem Marinemuseum umgewandelt werden. Der Name soll in einem der neuen Linienschiffe wiederaufleben.

2. Die auch anderwärts neuerdings lebhaft besprochene Methode des Signalisierens unter Wasser wird von einer Kommission eingehend geprüft. Es soll gelungen sein, die Seite, von welcher die Signale kommen, auf 3 bis 5 Seemeilen deutlich zu unterscheiden, und es wird die Möglichkeit erwogen, dieses System für Gefechtssignale auszunutzen.

3. Die in der Presse und im Kongresse geschürte Agitation zur Hebung des amerikanischen Schiffbaues und Seehandels durch Prämien für amerikanische Schiffe nimmt ihren Fortgang. Der Marinesekretär hat in einem Briefe an ein Kongreßmitglied sich dafür ausgesprochen, den amerikanischen Schiffen für den Transport von Regierungsgütern bis 10% Zuschlag über die von fremden Schiffen geforderten Frachtsätze zu bewilligen. Man glaubt, daß besonders infolge des Raumes des Panamakanals und der Ausrüstung der auswärtigen Marinestationen so große Frachtmengen in Betracht kommen werden, daß durch solche Prämien der amerikanischen Schiffahrt ein starker Ansporn gegeben werden wird. Kontreadmiral Converse hat im Repräsentantenhause erklärt, daß allein für Ostasien kaum mehr als ein Viertel der dort erforderlichen Kohlenmengen in amerikanischen Schiffen transportiert werden könne.

4. Amerikanische Ingenieuroffiziere behaupten, daß von den Ausschachtungsarbeiten des Panamakanals zwei Fünftel fertig seien, für die übrigen drei Fünftel seien 50 000 Arbeiter auf 11 Jahre erforderlich. Am geeignetsten seien westindische Neger, welche gegen Malaria immun sein sollen; davon seien aber nur ca. 15 000 vorhanden, für die fehlenden 30 000 müßten daher Chinesen engagiert werden. Dieser Vorschlag wird heftig angefeindet, da Panama dem Gebiete der Union zu nahe läge, in welcher der Chinese verhaßt sei und seine Einfuhr verboten wäre.

5. Bei dieser Gelegenheit ist ein anderes Kanalprojekt nicht ohne Interesse, welches General Serrell, der Erbauer des großen Hootick-Tunnels und der Niagarabrücke zu Lewiston, befürwortet. Nach seinen Vermessungen und Kostenanschlägen würde die „Mandingo-Route", welche an der schmalsten Stelle des Isthmus von einem Punkte bei San Blas im Norden nach einem fast gerade südlich davon an der pazifischen Küste gelegenen Punkte geht, nur drei Baujahre in Anspruch nehmen und bis zu ihrer Fertig-

stellung 100 Millionen Dollars kosten, während der Bau des jetzigen Panamakanals, einschließlich aller bisherigen Ausgaben, 200 Millionen Dollars verschlingen und noch 12 Jahre dauern würde.

6. Ein Artikel in dem „Army and Navy Journal“ vom 30. Januar d. J., „the army as a constructive force“ beklagt, daß in der öffentlichen Meinung die Armee immer nur als ein Zerstörungsinstrument im Kriege betrachtet werde, während ihrer aufbauenden Tätigkeit in Friedenszeiten zu wenig Beachtung geschenkt werde. Groß und glänzend, wie ihre Leistungen im Kriege stets gewesen seien, habe sie auch andauernd im Frieden Siege erfochten, welche zwar weniger bekannt, darum aber nicht weniger wohltätig für Humanität und Fortschritt gewirkt hätten. Es folgt eine Aufzählung ihrer Friedensleistungen, zu welcher der bekannte Generalmajor Corbin eine interessante Übersicht liefert, aus welcher hervorgeht, daß der Armee nicht nur die Errichtung wichtiger und großartiger Bauwerke, wie des Aquäduktes von Washington, des Domes des Kapitols und des Kongreßgebäudes, sondern vor allem auch die Aufschließung des ungeheuren Westens der Union zu verdanken wäre. Den Anstrengungen der Armeeoffiziere sei es auch zuzuschreiben, daß aus Kuba das gelbe Fieber, aus Porto-Rico die Blattern und von den Philippinen die Cholera verschwunden seien. Aus der Darstellung ist das zunehmende Bestreben erkennbar, in der Bevölkerung die militärischen Einrichtungen des Landes populärer zu machen, als sie bis dahin waren und ihren derzeitigen Gegnern erwünscht ist.



Italien. Schiffsbewegungen. Kreuzer „Calabria“ ist aus China zurückgekehrt und mit reduzierter Besatzung in Reserve gestellt.

Linienschiff „Regina Margherita“, das nunmehr fertiggestellt ist, tritt zum Mittelmeergeschwader, bei welcher Gelegenheit J. M. die Königin-Mutter dem Schiffe die von ihr gestiftete Flagge feierlich übergeben wird.

Kreuzer „Puglia“, gegenwärtig an der Westküste von Amerika, tritt zum ozeanischen Geschwader und geht nach Ostasien.

Kreuzer „Urania“ ist nach Massaua beordert.

Kreuzer „Liguria“, unter Befehl des Herzogs der Abruzzen, ist von Argentinien nach der Westküste Südamerikas gegangen.

Kontreadmiral Grenet hat sich infolge der in Ostasien eingetretenen Ereignisse auf seinen Posten begeben, ohne die Fertigstellung des „Marco Polo“ abzuwarten, der am 1. März die Ausreise nach Ostasien antreten soll, während „Dogali“ ebenfalls bereit in Venedig liegt. Die Fertigstellung der „Umbria“ wird dagegen noch längere Zeit in Anspruch nehmen.

— Umbau. Das alte Schlachtschiff „Italia“ wird auf der Werft von Tarent einigen Veränderungen unterzogen, die nach dem Plan des Schiffbauinspekteurs Masdea ausgeführt werden.

Zur Erhöhung der Stabilität und Verminderung des Tiefgangs erhält das Schiff außenbords einen verstärkten Gürtel aus Stahl von 85 m Länge und 1,25 m Breite, der 0,75 m unter Wasser reicht und bis zu 2 m über Wasser durch einen mit dem Stahl verglichenen Holzgürtel aufgeführt wird, damit es auch nach Havarien mit einer vollgelaufenen großen Abteilung noch docken kann.

Die Veränderungen sollen auch eine Vermehrung der Schnelligkeit zur Folge haben durch Verbesserung der Linien, wie Versuche mit dem Modell im Bassin Fronde in Spezia ergeben haben.

Die Hälfte der 24 Kessel wird durch 14 Lokomotivkessel ersetzt, wovon gleichfalls eine Vermehrung der Schnelligkeit erwartet wird.

Aus dem Innern wird möglichst alles Holz entfernt, und die wasserdichten Abteilungen in Batterie und Zwischendeck werden um einige vermehrt.

Statt des einen schweren Gefechtsmastes erhält das Schiff zwei leichtere und statt der jetzigen sechs Schornsteine deren vier.

Der großen Kosten wegen ist von einem größeren Umbau abgesehen worden, und bezweckt diese Reparatur nicht die Herstellung eines neuen Schlachtschiffes, sondern lediglich die Vermehrung der Schiffe zur Küstenverteidigung „Lepanto“, „Dandolo“, „Lauria“, „Doria“ und „Morosini“ um eine Einheit.

An Bord des „Dandolo“ in Tarent ist eine Funkenstation errichtet worden.

— Personalveränderungen. Kontreadmiral Annovazzi ist unter Enthebung von seinen Funktionen als Mitglied des obersten Marinerates und der Beförderungskommission zum Präses der Schiffsprüfungskommission ernannt worden.

Vizeadmiral Morin hat seine Flagge auf der „Sicilia“ gesetzt.

Kontreadmiral der Reserve Marchese ist unter zeitweiliger Reaktivierung zum Vizeadmiral befördert und auf Grund ihm persönlich erteilter Instruktion zum Inspekteur des Hydrographischen Amtes und der Marineakademie ernannt worden.

Linienschiffskapitän Chierchia ist als Leiter der persönlichen Angelegenheiten und des militärischen Dienstes ins Ministerium berufen worden.

Vizeadmiral Gonzales del Castiglio, Chef des dritten Departements, ebenso der Oberwerftdirektor, Kontreadmiral Farina, und der Schiffbaudirektor Cerimele in Venedig sind von ihren Stellungen enthoben und zur Disposition gestellt worden. Grund zu dieser Maßregel hat die Unfertigkeit mehrerer Schiffe gegeben: „Dogali“, „Urania“ und insbesondere, wie Minister Mirabello auf eine Interpellation in der Kammer erklärt hat, Kreuzer „Eridano“, der dem Handelsministerium für Zwecke der Ausstellung in St. Louis zur Verfügung gestellt werden sollte. Nachdem die Arbeiten an diesem Schiffe angeordnet und seit 1901 im Gange waren und auf wiederholte Anfragen vom Ministerium die Bereitschaft für Ende 1903 mit Sicherheit angenommen werden mußte, stellte sich doch bei der angeordneten Probefahrt heraus, daß an dem Schiffe fast nichts getan worden war.

Gleichzeitig hat dieser Vorgang zu einem königlichen Dekret Anlaß gegeben, durch das eine gleichzeitige Untersuchung aller Departements und der Arsenale von Spezia, Neapel, Venedig und Tarent durch die Admirale Palumbo, Serra, Frigerio und den Inspekteur Martinez angeordnet wird, ebenso wie eine Inspizierung der Lebensmitteldepots sämtlicher Arsenale durch den Inspekteur im Kommissariat Parenti auf Grund einer diesem erteilten Spezialinstruktion. Die Untersuchungen beginnen gleichzeitig am 15. Februar und sollen binnen Monatsfrist beendet sein.

Vizeadmiral Frigerio ist zum Chef des dritten Departements und Linienschiffskapitän Viotti, bisher Artilleriedirektor in Spezia, zum Oberwerftdirektor in Venedig ernannt worden.

Die Untersuchungskommission hat nunmehr Aussicht, zum Beginn ihrer Tätigkeit zusammenberufen zu werden. Entgegen der Minorität, die eine rein parlamentarische Untersuchung verlangt, hat sich die Majorität für eine Kommission erklärt, die aus je sechs vom Senat gewählten Senatoren und von der Kammer gewählten Deputierten und fünf von der Regierung ernannten Mitgliedern besteht. Ihre Befugnisse sind, Zeugen vorzuladen und zu hören, Inspizierungen vorzunehmen, Sachverständige zu hören, erlassene Bestimmungen einzufordern und alle Untersuchungen anzustellen, um die volle Wahrheit zutage zu fördern.

Im Prozeß Bettolo-Ferri ist endlich das Urteil gesprochen und gegen Ferri und das Blatt „Avanti“ erkannt worden. Die Tagespresse, mit Ausnahme der radikalen, begrüßt das Urteil mit lebhafter Genugtuung.

— Marineetat für 1904/1905. Der nächstjährige Etat deckt sich fast vollständig mit dem vorjährigen: 127 191 083 Lire gegen 127 181 734 im Vorjahre. 406 843 Lire außerordentliche Ausgaben werden in der gleichen Höhe auf die ordentlichen übernommen. Daneben werden einige besondere Entwürfe des neuen Marineministers, Vizeadmiral Mirabello, vorgelegt.

Für Neubauten werden 21 200 000 Lire gefordert, 1 200 000 weniger wie im Vorjahre. Sie verteilen sich auf „Francesco Ferruccio“, die Linienschiffe „Vittorio Emanuele“, „Regina Elena“, „Roma“ und „Napoli“, ferner auf ein weiteres Schiff des gleichen Typs, das in Castellamare gebaut werden soll, das Unterseeboot „Glauco“, die Unterseeboote A, B, C und D, sämtlich in Venedig im Bau, 14 Torpedoboote 1. Klasse, zwei Zisternenschiffe, zwei Kanonenboote für die Lagunen und eine Anzahl Hafenfahrzeuge, endlich noch zwei Torpedojäger, bei Pattison im Bau.

Für Neubauten treten außerordentlich noch 4 606 802 Lire hinzu.

Im Laufe des Jahres sollen aus der Liste gestrichen werden: „Formidabile“, „Washington“ und die Torpedoboote 2. Klasse „S. 96“, „97“, „110“, „111“.

Für Indiensthaltung einschließlich der Schiffe mit reduzierter Besatzung oder in Reserve werden im ganzen 6 089 200 Lire gefordert, die sich, wie folgt, verteilen:

Für das Mittelmeergeschwader	1 843 000	Lire,
Reservedivision von Schiffen und Torpedobooten	945 000	„
Ozeanisches Geschwader	453 000	„
Station im Roten Meer und Indischen Ozean .	339 000	„
Amerikanische Station	117 000	„
Kommando der Torpedoboote	473 200	„
Sonstige Schiffe im Auslande	207 000	„
Schulschiffe	542 000	„
Sonstige Schiffe in Dienst im allgemeinen . .	240 000	„
„ „ „ „ der Departements .	424 000	„
Schiffe in Reserve oder in Disponibilität . .	506 000	„
Zusammen	6 089 200	Lire.

Der Marineminister hat ferner der Kammer einen Entwurf zu einer Änderung des Personals der Zentralverwaltung, des Seeoffizierkorps, des Sanitätskorps und der Offiziere und Beamten im Verwaltungsdienst mit folgender Begründung vorgelegt:

Eine bessere Anordnung der Marineverwaltung erfordert einige kleine, aber notwendige Veränderungen in der Zentralverwaltung sowie im Seeoffizierkorps und im Sanitätskorps.

Was die Zentralverwaltung betrifft, so erfährt das Militärpersonal keine Veränderung, nur eine zweckmäßigere Verteilung und Verwendung. Das Bureaupersonal ist dagegen um zehn Stellen dritter Klasse zu je 1500 Lire zu vermehren und um vier außeretatsmäßige Stellen zu je 1500 Lire und um vier Stellen zu je 1400 Lire zu vermindern.

Das Seeoffizierkorps ist um 20 Linienschiffsleutnants zu vermindern und um 10 Leutnants zur See (guardia marina) zu vermehren. Letzteres ergibt sich als Folgerung aus dem ersteren, damit dadurch die Beförderung der die Akademie verlassenden Zöglinge etatsmäßig ermöglicht werde. Die Vermehrung dieser Stellen ist auch aus anderen militärischen Gründen geboten, namentlich durch die Entwicklung und Vermehrung der Funkenstationen. Es wird dadurch im ganzen eine Ersparnis von 50 000 Lire erzielt, die gemäß dem Gesetz, betreffend Balancierung des Etats auf den Fonds für Neubauten übertragen werden.

Für das Sanitätskorps wird eine Vermehrung von fünf Ärzten 1. Klasse und drei Ärzten 2. Klasse gefordert, die mit dem vermehrten Abgang von Ärzten für den Auswandererdienst begründet wird.

Berichterstatter ist wie seit einer Reihe von Jahren der Deputierte Arlotta.

Zum Wettbewerb für Lieferung von Panzerplatten für die italienische Marine sollen, wie der Marineminister bekannt macht, künftig auch ausländische Firmen zugelassen werden, da die italienische Industrie genügend durch Zölle geschützt sei. Der nächste Wettbewerb findet in diesem Frühjahr statt. („Schiffbau.")

— Neuverteilung der Seestreitkräfte. Durch königliches Dekret werden folgende Bestimmungen für Einteilung der Seestreitkräfte getroffen:

Das Mittelmeergeschwader unter Befehl eines Vizeadmirals besteht aus Schlachtschiffen, Kreuzern und einer hinreichend großen Anzahl von Torpedobooten, seine Operationsbasis ist die Westküste von Spezia bis Messina.

Daneben tritt eine Reservedivision unter Befehl eines Kontreadmirals, bestehend aus Panzerkreuzern und einer ebenfalls großen Zahl Torpedobooten, die längs der adriatischen Küste verteilt sind, mit einer Hauptstation für sie in Ancona. Die Operationsbasis dieser Division sind das Jonische und das Adriatische Meer mit dem Stützpunkt Tarent.

Die Station im Roten Meer und Indischen Ozean unter Befehl eines höheren Offiziers ist mit kleinen Kreuzern und Fahrzeugen besetzt zum Zwecke, die italienische Politik und die Interessen in der erythräischen Kolonie, Benadir, Somalia und Zanzibar zu stützen.

Die ozeanische Division unter Befehl eines Kontreadmirals besteht aus guten und schnellen Kreuzern und ist bestimmt, dort aufzutreten, wo immer auswärtige italienische Interessen es erfordern.

Eine Schiffsstation von stationären Kreuzern an den Küsten von Argentinien, Uruguay und Brasilien steht unter Befehl eines Linienschiffskapitäns. Wenn sich die Notwendigkeit ergibt, dort eine Division zu vereinigen, so soll auch sie unter den Befehl eines Kontreadmirals treten.

Die Inspektion des Torpedowesens wird aufgehoben und wird ein besonderes Kommando über die Torpedobootsflotte errichtet mit dem Sitz in Civitavecchia. Das Kommando führt ein Linienschiffskapitän, und ist ihm ein Kreuzer zur Verfügung gestellt.

Das Kommando des festen Platzes Maddalena und der ihm zugeteilten Seestreitkräfte soll ein Vizeadmiral führen.



Japan. Nachdem schon im vorigen Monat die Nachrichten über die Bewegung der japanischen Flotte sehr spärlich geflossen waren, haben sie nach dem am 6. Februar eingetretenen Kriegszustand ganz aufgehört, und nur die stattgehabten Aktionen lassen einen Schluß auf die Schiffsbewegungen zu, soweit zuverlässige Mitteilungen hierüber überhaupt bekannt geworden sind.

Die Hauptflotte unter Vizeadmiral Togo, Divisionschef Vizeadmiral Kanimura, Kontreadmiralen Dewa und Haschiba, deren Kern wohl aus dem bisherigen ständigen Geschwader bestand, hat am 6. Februar Sasebo verlassen und in der Stärke von sechzehn Schiffen am 9. Februar einen Angriff auf die russische Flotte vor Port Arthur gemacht, nachdem in der vorhergehenden Nacht schon ein überraschender Torpedobootsangriff erfolgt war. Gleichzeitig hatte eine Division unter Kontreadmiral Uriu, bestehend aus dem Panzerkreuzer „Asama" und den geschützten Kreuzern „Tschiyoda", „Naniwa", „Takatschio", dem Kanonenboot „Miyako" und einigen Torpedobooten die Landung von Truppen vor Tschimulpo gedeckt und dort ein erfolgreiches Gefecht mit den beiden russischen Kreuzern „Warjag" und „Korejez". Nach anderen Nachrichten sollen auch die geschützten Kreuzer „Akashi" und „Niitaka" hierbei beteiligt gewesen sein. Am 11. Februar machte das Hauptgeschwader einen zweiten Angriff auf Port Arthur und am Morgen des 14. Februar die großen Torpedoboote „Assagiri" und „Hagatori" einen weiteren auf die russische Flotte. Seitdem fehlen Nachrichten über die Bewegungen der japanischen Schiffe. Der

geschützte Kreuzer „Akitsushima“ hat am 19. Februar auf Wusung-Reede geankert, anscheinend als Demonstration gegen die Anwesenheit eines russischen Kanonenbootes in Schanghai.

Die von Argentinien angekauften Panzerkreuzer „Nishin“ und „Kasuga“ hatten am 5. Februar Singapore erreicht und erhielten Befehl von Tokio, diesen Hafen auf jeden Fall vor dem 6. Februar zu verlassen, wohl mit Rücksicht auf den an diesem Tage erfolgten Abbruch der diplomatischen Beziehungen. Die beiden Schiffe, welche am 9. Januar abends von Genua in See gegangen waren, sind am 16. Februar früh in Yokosuka angekommen und haben also die rund 9400 km betragende Strecke in 37 Tagen zurückgelegt. Rechnet man 4 Tage für das Passieren des Suezkanals sowie für Kohlennehmen in Port Said, Aden, Colombo und Singapore, so ergibt sich eine Durchschnitts-Marschgeschwindigkeit von 12 Seemeilen. Nachrichten aus Singapore zufolge war das Verhältnis innerhalb der aus Engländern und Italienern — letztere vorzugsweise Maschinenpersonal — bestehenden Zivilbesatzung kein gutes, und auf „Nishin“ sollte die Maschinenanlage nicht befriedigt haben, so daß eine längere Überholungsperiode nach Ankunft im Bestimmungshafen in Aussicht gestellt wurde. Es bleibt abzuwarten, ob die Schiffe nach der immerhin anerkennenswerten Leistung bei der Überführung innerhalb kürzerer Frist verwendungsbereit sein werden.

— Neubauten. Die Arbeiten an den beiden neuen bei Vickers, Sons & Maxim sowie bei Armstrong, Whitworth & Co. in Bestellung gegebenen Schlachtschiffe zu 16 400 Tonnen haben bereits begonnen. Soweit bekannt geworden ist, soll eins der Schiffe, dessen Maschinen bei Humphrys & Tennant gebaut werden, Niclausse-Kessel erhalten. Die ursprüngliche, auf achtzehn Monate angesetzte Bauzeit ist auf siebenundzwanzig Monate erhöht worden. Es wird interessant sein, festzustellen, ob es den beiden Werften, von denen Vickers den Rekord im Linienschiffsbau halten — „Libertad“, 12 000 Tonnen, war in einundzwanzig Monaten probefahrtsbereit — gelingen wird, die Schiffe innerhalb der vorgeschriebenen Zeit abzuliefern.



Verschiedenes.

Denkschrift, betreffend die Entwicklung des Kiautschougebietes in der Zeit vom Oktober 1902 bis Oktober 1903.

Aus der soeben veröffentlichten Denkschrift über die Entwicklung des Kiautschougebietes in der Zeit vom Oktober 1902 bis Oktober 1903 entnehmen wir die folgenden, allgemein interessanten Angaben:

Die Entwickelung der Kolonie im Berichtsjahre, dem sechsten seit der Erwerbung des Kiautschougebietes, entspricht den gehegten und in früheren Berichten ausgesprochenen Erwartungen. In dem Maße, in dem die Erschließung des Hinterlandes durch den Fortschritt des Eisenbahnbaus und die Erleichterung des Seeverkehrs durch die Hafeneinrichtungen gefördert wird, vollzieht sich mit Stetigkeit und Sicherheit der Aufschwung des jungen deutschen Handelsplatzes.

Grundbesitz.

Ein neues Grundstücksrecht ist durch Kaiserliche Verordnung vom 21. November 1902, betreffend die Rechte an Grundstücken in den deutschen Schutzgebieten, vom 1. April 1903 ab in Kraft getreten. Wenn auch die von der Marineverwaltung vertretenen und in den früheren Denkschriften dargelegten leitenden Grundsätze der Bodenpolitik dadurch nicht beeinträchtigt worden sind, so ist doch die Abänderung einzelner Bestimmungen der bis dahin gültigen Landordnung vom 2. September 1898 erforderlich gewesen. Um die planmäßige Bebauung zu sichern und die Spekulation in nichtbebauten Grundstücken zu verhindern, ist an Stelle des bisher angedrohten Verlustes des Eigentumrechtes bei Nichtbebauung eine erhöhte und in regelmäßigen Zeitabschnitten steigende Grundsteuer eingeführt worden.

Das Gouvernement hat, ohne auf Schwierigkeiten bei den chinesischen Grundbesitzern zu stoßen, seinen Grundbesitz um rund 196 ha vermehrt, hauptsächlich für Aufforstungszwecke auf der Iltis-Halbinsel sowie zum Schutze der Wasserleitung im Haipo-Tale. Landverkäufe haben dagegen nur in geringem Umfange stattgefunden (etwa 15 ha), und Anlegung neuer Stadtteile ist nicht erforderlich gewesen.

Handel und Gewerbe. Verkehrswesen.

Über die Entwicklung des Warenverkehrs mit dem Hinterlande in den letzten drei Jahren geben die nachstehenden, der Statistik des chinesischen Zollamts entnommenen Zahlen ein anschauliches Bild:

	1900/1901	1901/1902	1902/1903
		Dollar:	
Gesamteinfuhr von Waren nicht chinesischen Ursprungs . . .	1 803 000	4 217 000	8 320 069
Desgleichen von Waren chinesischen Ursprungs	3 600 000	2 512 500	4 502 395
Gesamtausfuhr	4 320 000	2 644 500	4 454 268
Gesamthandel	9 723 000	9 374 000	17 276 732

Hierin sind die für Eisenbahn- und Bergbau eingeführten Materialien im Werte von 3 288 900 Dollar nicht einbegriffen.

Die Wertsteigerung des Handels beträgt gegenüber den beiden verflossenen Jahren mithin ungefähr 100 Prozent, welche sich fast gleichmäßig auf Ein- und Ausfuhr verteilen. Beachtenswert ist, daß die spezifisch deutschen Artikel Metalle, Anilinfarben

und Nadeln in direkter Einfuhr über das Schutzgebiet einen größeren Markt im Innern finden. Zu den Ausfuhrgegenständen tritt in diesem Jahr als neues Produkt Seide (gelbe Seide und Seidenabfälle), wie es mit der Eröffnung des Eisenbahnverkehrs nach dem Seidenmarkt Tschou-tsun zu erwarten war. Welchen Einfluß die Eisenbahn auf den Seidentransport über das Schutzgebiet ausgeübt hat, geht daraus hervor, daß die Ausfuhr in den ersten vier Jahren (Juli 1899 bis Juni 1903) betrug: Rohseide, Seidengewebe und Ausschußrohseide insgesamt 1376 Pikul im Werte von 663 000 Mark, während sich die Ausfuhr der diesjährigen Saison nach Herstellung der Eisenbahn zwischen Hafen und Produktionszentrum auf mehr als das Doppelte der Gesamtausfuhr in den vorhergehenden Jahren beziffert. Der Wert der im zweiten Halbjahr 1903 ausgeführten Seide übersteigt 1,35 Millionen Mark. Auch die Ausfuhr von Strohborten, Erdnußöl und Bohnenöl hat sich in erfreulicher Weise weiter entwickelt.

In besonderem Maße hat sich die Lebhaftigkeit der Handelsbeziehungen zwischen Tsingtau und Japan gesteigert, wie sich aus nachstehenden Zahlen ergibt:

Es wurden aus Kobe nach Tsingtau eingeführt:

im Jahre	1901	Waren im Werte von	651 760 Yen
	1902	„ „ „ „	1 636 431 „
Januar bis August	1903	„ „ „ „	2 323 195 „

Hiervon entfällt der allergrößte Teil auf Baumwollengarne, die, wie schon in der vorjährigen Denkschrift hervorgehoben, wegen ihrer Billigkeit von der bedürfnislosen Bevölkerung Schantungs bevorzugt werden.

Das gewerbliche Leben in Tsingtau und seinem wirtschaftlichen Hinterlande hat sich befriedigend weiterentwickelt und durch eine Anzahl neuer Unternehmungen eine Bereicherung erfahren. In Tsingtau und Tapautau entstanden 6 Fabrikgebäude, in Ts'angk'ou eine Seidenspinnerei. Zu den bereits vorhandenen Dampfziegeleien ist eine vierte große Ziegelbrennerei getreten, eine kapitalkräftige Gesellschaft ist mit der Errichtung einer Brauerei beschäftigt, und die Genehmigung zum Bau einer Getreidemühle mit Dampfbetrieb ist erteilt. Die Marinewerkstatt hat in fortschreitender Entwicklung ihre Einrichtungen vervollkommnet und in dem Bestreben, sich von Handwerkern anderer Plätze unabhängig zu machen, im Oktober 1903 weitere 100 Lehrlinge aus Schantung eingestellt.

In der Postverbindung mit Europa ist am Schlusse des Berichtsjahres infolge der Leitung der Briefpost über die sibirische Eisenbahn eine erhebliche Verbesserung eingetreten. Der Schiffsverkehr hat gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 22 Schiffen mit 14 500 Registertonnen zu verzeichnen. Die Hamburg-Amerika-Linie hat eine eigene Zweigniederlassung in Tsingtau eingerichtet, und ihre Postdampfer vermitteln den regelmäßigen Verkehr mit Schanghai, Tschi-fu und Tientsin. In letzerem Ort legen die Dampfer direkt am Bund an, während früher die Fahrt nur bis Tongku möglich war. Von Europa sandte die Hamburg-Amerika-Linie in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd regelmäßig monatlich einen großen Frachtdampfer nach Tsingtau. Die Zahl der in Tsingtau verkehrenden japanischen Schiffe ist von 10 im Jahre 1899/1900 auf 41 im Berichtsjahre gestiegen, und seit einiger Zeit besteht eine regelmäßige Verbindung mit Japan durch eine von der japanischen Regierung subventionierte Dampferlinie, welche alle drei Wochen auf der Strecke Kobe—Tsingtau—Tschi-fu—Niu-tschuang—Kobe verkehrt. Auch eine englische Linie hat seit November 1903 einen regelmäßigen wöchentlichen Dienst zwischen Tsingtau und Shanghai eröffnet.

Über die Erwerbstätigkeit der chinesischen Bevölkerung im Landgebiet bringt die diesjährige Denkschrift einen sehr eingehenden und interessanten Bericht, auf den hier näher einzugehen der Raum nicht gestattet, der aber in kurzen und klaren Zügen

ein sehr anschauliches Bild von der dörflichen Verfassung, dem wirtschaftlichen Verkehr, von Ackerbau, Obst- und Viehzucht und anderen Erwerbsquellen der zahlreichen über das Land verstreuten kleineren Ortschaften gibt.

Bergbau.

Auf der deutschen Insel Schui-ling-schan (To-lo-san), 18 Seemeilen südlich von Tsingtau, sind in den tiefsten sichtbaren Schichten der aus einer Wechselfolge von Sedimenten und lagerförmigen Ergußgesteinen bestehenden Formation Spuren einer anthrazitischen Kohle gefunden worden. Der Umstand, daß im Kohlenfelde Fang-tse ähnliche Gesteinsfolgen vorkommen, läßt es nicht ausgeschlossen erscheinen, daß Tiefbohrungen auf Schui-ling-schan ebenfalls Steinkohlen ergeben werden. Um im Falle der Abbauwürdigkeit dieses Lagers der außerordentlichen Bedeutung, welche die Steinkohle innerhalb des Schutzgebietes selbst haben würde, gerecht werden zu können, ist durch Verordnung des Reichskanzlers vom 16. Mai 1903 das Bergregal in der Kolonie festgestellt. Ob der Fiskus die etwaigen weiteren bergbaulichen Arbeiten selbst ausführt oder den Betrieb verpachtet, bleibt noch der Entscheidung vorbehalten.

Was die bergbauliche Entwicklung im Hinterlande anlangt, so hat die Schantung-Bergbau-Gesellschaft sich im Berichtsjahr hauptsächlich damit beschäftigt, die Ausbeutung des im Wei hsien-Felde durch den Schacht bei Fang-tse erschlossenen Steinkohlenflözes vorzurichten und die Aufschlußarbeiten im Po-schan-Revier zur Ermittelung eines günstigen Ansatzpunktes für eine Schachtanlage weiter zu führen.

Das bei 175 m Tiefe im Fang-tse-Schacht angefahrene Flöz von 4 m Mächtigkeit ist bisher nach Osten auf 311 m, nach Westen auf 235 m in annähernd gleicher Stärke nachgewiesen. Nachdem von dem Abbau eines oberhalb dieses Hauptflözes in 136 m Tiefe gelegenen zweiten Flözes wegen seiner Verunreinigung mit Porphyr Abstand genommen worden ist, wird an die regelrechte Ausbeutuug des ersteren herangegangen, welche jedoch durch den Umstand erschwert wird, daß die nach den Ausgehenden zu anstehenden Partien von ungleicher Beschaffenheit und ebenfalls durch Porphyrdurchbrüche gestört sind. Die Kohle aus diesen Partieen eignet sich wegen starker Aschenrückstände nicht für Eisenbahnen und Dampfschiffe, wird aber von den Chinesen willig gekauft. Infolge dieser Umstände hat die Förderung aus dem Fang-tse-Schacht die erwartete Höhe bisher nicht erreicht. Sie hat sich während des Berichtsjahres auf annähernd 100 Tonnen täglich beschränkt und ist erst vom 1. Oktober 1903 ab in merklich fortschreitender Steigerung begriffen. Gegenüber diesem bisher wenig befriedigenden Ergebnis ist die Tatsache beruhigend, daß die Grundstrecke auf ihrer jetzt fast 600 m langen Ausdehnung überwiegend in guter Kohle steht. An der weiteren Abteufung des Schachtes wird gearbeitet, um die Ausbeutung der guten Flözpartien gleichzeitig von einer zweiten, tieferen Sohle aus erfolgreich bewirken zu können. Bei Fortsetzung der Bohrarbeiten ist man etwa 1300 m nördlich vom Fang-tse-Schacht in einer dem Einfallen des Flözes entsprechenden größeren Tiefe wieder auf die bereits angefahrenen Flöze gestoßen, und man beabsichtigt, hier einen zweiten Förderschacht zu errichten.

Die Tiefbohrungen im Po-schan-Revier haben mit unerwarteten Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Nachdem die angetroffene anthrazitische Kohle als für den Schiffsgebrauch weniger geeignet zunächst beiseite gelassen wurde, hat man bei der Untersuchung des mittleren Po-schan-Feldes Flöze entdeckt, die, soweit die Untersuchung der Bohrkerne Schlüsse ermöglicht, eine gasreiche Kohle von guter Beschaffenheit zu enthalten versprechen. Hier wird mit einer Schachtanlage von zunächst mäßigem Umfange vorgegangen werden.

Die zweite Bergwerksgesellschaft in Tsingtau, die Deutsche Gesellschaft für Bergbau und Industrie, hat ihre bergmännischen Explorationsarbeiten in verschiedenen Gebieten von Schantung fortgesetzt und in der I-shui-Zone einen Betrieb in kleinerem Umfange behufs Gewinnung von Gold eingerichtet.

Eisenbahn.

Die Bauarbeiten der Schantung-Eisenbahn, die bis zum Schlusse des Jahres 1902 zur Eröffnung des Betriebs bis Tschang-lo-hsien (km 208) geführt hatten, sind im Berichtsjahre bis Tschou-tsun (km 302) vollständig fertiggestellt. Die Erdarbeiten bis Tsi-nan-fu sind ebenfalls fertiggestellt, desgleichen die der Zweigbahn im Po-schan-Tal. An den Mauerarbeiten, Brückenfundierungen und dem Oberbau wird kräftig gearbeitet, so daß nach dem augenblicklichen Stande mit Bestimmtheit zu erwarten ist, daß die gesamte Bahn einschließlich der Zweiglinie unter Einhaltung der durch die Konzession vorgeschriebenen Frist bis zum 1. Juni 1904 dem Betriebe übergeben werden wird. Der Lokomotiven- und Wagenpark ist bereits vollzählig an Ort und Stelle. Der Betrieb ist so eingerichtet, daß täglich neben dem Hauptzuge von Tsingtau nach dem jeweiligen Endpunkte der Bahn und zurück noch Lokalzüge, hauptsächlich zur Erleichterung des Marktverkehrs, zwischen den einzelnen Orten der Strecke verkehren, im ganzen zehn fahrplanmäßige Züge.

Der Personenverkehr hat bei einer um 64 Prozent verlängerten Betriebsstrecke eine Zunahme von 100 Prozent erfahren. Gegenwärtig beträgt die Zahl der wöchentlich beförderten Personen 8000 bis 10 000.

Der Güterverkehr, der in den ersten 9 Monaten 1902 zusammen 12 000 t Fracht- und Eilgut betrug, stieg in der gleichen Zeit 1903 auf 27 000 t.

Vom Januar 1904 ab ist das Grundkapital der Eisenbahngesellschaft im Gesamtbetrage von 54 Millionen Mark voll eingezahlt.

Hafenbau.

Was die Fortschritte der Hafenbauarbeiten anlangt, so galten diese im Berichtsjahre in erster Linie der Förderung des großen Molenbaues für die Kohlenverladung und der Ausbaggerung der Einfahrtsrinne zum Hafen. An der Kohlenmole ist eine Kailänge von 200 m vollständig fertiggestellt, und die Hafenfläche vor ihr ist bis zur planmäßigen Tiefe von 9,5 m ausgebaggert, so daß tatsächlich schon mehrere große Ozeandampfer anlegen und löschen konnten. Der hinter dieser Kaistrecke gelegene durch zwei steinerne Querdämme begrenzte Teil der Kohlenmole ist bis zur Kaioberkante mit Sand aufgefüllt und hierdurch ein Lagerplatz von 20 000 qm Fläche geschaffen. Im Frühjahr 1904 wird der Bau der ganzen Kohlenmole vollendet sein, und da auch die Baggerungsarbeiten in der Einfahrt genügend weit vorgeschritten sind, um den größten Schiffen das Einlaufen zu gestatten, so wird die Kohlenmole mit einem Teile des Hafens zu diesem Zeitpunkte dem Verkehr übergeben werden.

In zweiter Linie wurden die Arbeiten für die Handelsmole und im Werftgebiete, bestehend in Rammungen für die Kaimauergründung, fortgesetzt. Die beiden Eckpfeiler der Handelsmole sowie der Kopf der Kohlenmole wurden unter der Taucherglocke fertiggestellt. Mit dem Bau der Schutzmole für das Schwimmdock ist angefangen. Ebenso ist mit der Einrichtung eines Montageplatzes für das Schwimmdock, von welchem schon die ersten Schiffsladungen mit Baumaterial unterwegs sind, begonnen.

Wenn auch, wie hieraus ersichtlich, die Arbeiten energisch gefördert werden, so wird doch die Ausführung des ganzen Hafenbauplanes immerhin noch einige Jahre beanspruchen.

Gesundheitswesen.

Die Gesundheitsverhältnisse in Tsingtau haben in diesem Jahre eine weitere wesentliche Besserung erfahren. Nachdem Ende 1902 vereinzelte Fälle von Darmtyphus zu verzeichnen gewesen waren, ist in den letzten 9 Monaten kein Fall mehr vorgekommen. Ruhr und Darmkatarrhe traten nur in der heißen und feuchten Jahreszeit häufiger auf, jedoch in milder Form. Während im Sommer 1903 an der ganzen Küste Cholera verbreitet war, wurden in Tsingtau nur fünf eingeschleppte Fälle beobachtet. — Unter der Besatzung traten 2 Todesfälle ein gegen 11 im Vorjahre.

Das Trinkwasser der Wasserleitung ist einwandfrei. Der Bau einer Kanalisation ist in Angriff genommen und wird in zwei Jahren vollendet sein. Gegen die Fliegen und Moskitos wird planmäßig vorgegangen, und die Straßen wurden regelmäßig besprengt. Kurz, es werden alle notwendigen sanitären Maßnahmen beobachtet, und dieser Umstand im Verein mit den günstigen Strandverhältnissen hat einen von Jahr zu Jahr steigenden Besuch von Badegästen herbeigeführt. Die Zahl der zu längerem Aufenthalt eingetroffenen Fremden betrug im Jahre 1903 126 gegen 30 im Jahre 1902.

Bevölkerung.

Das Stadtgebiet von Tsingtau hat eine erfreuliche Bevölkerungszunahme aufzuweisen. Nach einer im September 1903 vorgenommenen Zählung betrug die europäische Bevölkerung daselbst, abgesehen von den Personen des Soldatenstandes, 962 Köpfe gegen 688 im Vorjahre (658 Männer, 180 Frauen, 124 Kinder unter 10 Jahren). Dazu kommen 108 Japaner (im Vorjahre 79).

Die chinesische Bevölkerung des Stadtgebietes hat sich gegen das Vorjahr nahezu verdoppelt. Die Zählung hat 28 144 Köpfe (gegen 14 905 im Vorjahre) ergeben, und zwar 25 221 Männer, 1694 Frauen und 1229 Kinder unter 10 Jahren.



Jahresbericht über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee im Jahre 1902/03.

Der von der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes herausgegebenen Denkschrift über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee entnehmen wir die folgenden Angaben, welche erkennen lassen, daß auch im Jahre 1902/03 im allgemeinen unverkennbare Fortschritte gemacht sind. Freilich bleiben die Fortschritte hinter dem zurück, was als erwünscht und erreichbar anzusehen ist; ein Wandel hierin wird aber erst eintreten, wenn durch Schaffung von leistungsfähigen Verkehrsmitteln die Möglichkeit eines entscheidenden wirtschaftlichen Aufschwunges gegeben ist.

Friede und Ordnung, als erste Grundlage für die Erschließung, schienen bei Abschluß des Berichtes überall gesichert. Der ganz unerwartet zu Beginn dieses Jahres ausgebrochene Eingeborenenaufstand in Südwestafrika, dessen Folgen für die zukünftige Entwicklung dieses Schutzgebietes sich noch garnicht absehen lassen, hat indessen die Friedenserwartungen bitter getäuscht. In Kamerun und Neuguinea waren militärische Expeditionen erforderlich.

Wenn auch nach Lage der Sache in der Mehrzahl unserer Kolonien nicht mit der Ansiedlung von Europäern in nennenswertem Umfange gerechnet werden kann, so daß als wirksamstes Mittel zu deren Entwicklung die Hebung des Kulturzustandes der Eingeborenen und ihre Erziehung zu wirtschaftlicher Arbeit ins Auge gefaßt worden ist, so hat doch auch die Anzahl der angesiedelten Weißen im Jahre 1902 eine Zunahme zu verzeichnen. Letztere kommt zwar derjenigen des Vorjahres nicht gleich, da nach dem Friedensschluß in Südafrika zunächst der durch Rückkehr von einigen hundert Burenflüchtlingen in die Heimat entstandene Ausfall zu decken war, beziffert sich aber immerhin auf 265 Köpfe. Insgesamt betrug die weiße Bevölkerung der Schutzgebiete zum Beginn des Jahres 1903 7788 Köpfe gegen 7523 im Vorjahre. Hiervon entfielen auf Afrika 6757 gegen 6661 im Vorjahr und 3827 im Jahre 1897.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist in den einzelnen Schutzgebieten gleichmäßigerer Natur gewesen, insbesondere hat Kamerun nach dem Rückschlag des Vorjahres einen erneuten Aufschwung genommen, und auch in Ostafrika, welches von den mit leistungsfähigen Verkehrswegen ausgestatteten Nachbarkolonien überflügelt worden ist, scheint der Tiefpunkt der Depression überwunden zu sein. Als gemeinsamen Zug weist die Entwicklung der Schutzgebiete die bereits im Vorjahre festgestellte fortschreitende Ausdehnung und Verbesserung der Kulturen der Eingeborenen auf, die auf die belehrende Wirkung der Verwaltung, der Missionen, der europäischen Firmen und der Expeditionen des Kolonialwirtschaftlichen Komitees zurückzuführen ist. Während in Togo und Kamerun die Produkte der Ölpalme nach wie vor den überwiegenden Teil der Ausfuhr ausmachten, hat in Ostafrika und in der Südsee die Gewinnung von Kopra weitere erhebliche Fortschritte gemacht. Dasselbe gilt in Ostafrika für Reis, Mais und andere Feldfrüchte, welche außer für den Gebrauch im Lande auch schon für den Export in Betracht kommen.

Von ganz besonderer Wichtigkeit nicht nur für die Zukunft der Schutzgebiete, sondern auch für die heimische Industrie, sind die Versuche, den Anbau von Baumwolle als Eingeborenenkultur auf einer breiten Grundlage einzuführen. Die im Jahre 1900 in Togo begonnenen Versuche sind auf Deutsch-Ostafrika ausgedehnt worden und haben dort Baumwollproben von vorzüglicher Qualität ergeben. Erste Bedingung für das Gelingen dieser Versuche in einem für die deutsche Industrie lohnenden Umfange ist die Erschließung der für den Baumwollbau geeigneten Gebiete durch Eisenbahnen. Für Ostafrika ist eine derartige Erschließung von der Eisenbahn Dar-es-Salam—Mrogoro, hinsichtlich derer dem Reichstag eine Vorlage zugegangen ist, zu erwarten; für Togo wird beabsichtigt, eine Eisenbahn von Lome nach den Baumwollgebieten des Innern zu erbauen.

Die europäischen Pflanzungsunternehmungen, Kaffee in Usambara, Kakao in Kamerun, haben ebenfalls eine erhebliche Steigerung der Produktion zu verzeichnen gehabt. Die Kakaopflanzungen in Samoa befinden sich zum größten Teil noch nicht im ertragsfähigen Alter, und die Tabakspflanzungen in Kaiser Wilhelms-Land (Neuguinea) sind vorläufig aufgegeben worden. Dies ist wohl in erster Linie eine Folge der Arbeiterfrage, welche in Neuguinea noch immer nicht in befriedigender Weise gelöst ist. Günstiger dagegen hat sich die Beschaffung von eingeborenen Arbeitekräften in Kamerun und Ostafrika gestaltet, während in Samoa dem Mangel durch Einfuhr chinesischer Kulis abzuhelfen versucht wurde.

Im Bergbau ist in Südwestafrika ein entscheidender Erfolg zu verzeichnen gewesen; die Untersuchung der Otavi- und Tsumebminen hat ein so reichhaltiges Vorkommen von Kupfer ergeben, daß die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft sich verpflichtet hat, bis Ende 1906 eine Eisenbahn von Swakopmund nach dem Minengebiet auf ihre Kosten zu bauen und die Minen zu diesem Zeitpunkt in Betrieb zu nehmen.

Die Fortschritte in der Produktion der Schutzgebiete kommen in einer nicht unbedeutenden Steigerung des Außenhandels zum Ausdruck, an der nahezu sämtliche Schutzgebiete teilgenommen haben. Der Gesamthandel betrug im Jahre 1902 an Einfuhr und Ausfuhr 64 148 000 Mark gegen 57 117 000 Mark im Jahre 1901, der Zuwachs belief sich mithin auf 7 031 000 Mark und auch die höchste bisher erreichte Ziffer (58,3 Millionen im Jahre 1900) ist hiermit um nahezu 6 Millionen Mark überschritten.

Deutsch-Ostafrika.

1. Allgemeines.

Während das Territorium des Schutzgebietes keinerlei Veränderung erfahren hat, ist eine wesentliche Änderung in seinen rechtlichen Verhältnissen durch den am 15. November 1902 zwischen dem Reichskanzler und der Deutschen Ostafrika-Gesellschaft

geschlossenen Vertrag eingetreten. Letztere verzichtet durch diesen Vertrag auf die hauptsächlichsten der ihr belassenen Vorrechte, vor allem auf das Okkupationsrecht an Land, auf das Vorrecht in bezug auf Eisenbahnbau sowie auf das Recht der Einrichtung einer Notenbank und der Münzprägung. Dieser Vertrag ist am 1. April 1903 in Kraft getreten.

2. Bevölkerung.

Die weiße Bevölkerung des Schutzgebietes bezifferte sich am 1. Januar 1903 auf 1269 Seelen, darunter 147 Frauen und 101 Kinder, hat sich also gegen das Vorjahr um 22 Köpfe vermehrt. Von den einzelnen Berufsklassen sind am stärksten vertreten die Angehörigen des Gouvernements, der Schutztruppe und der Post mit 356, nach ihnen die Missionare mit 262 Köpfen, zu denen noch 31 Missionsschwestern hinzukommen, an dritter Stelle stehen die Kaufleute und Händler mit 138 Köpfen, dann kommen die Ansiedler und Pflanzer (91). Unter den Nationalitäten nehmen die Deutschen mit 1008 Köpfen die erste Stelle ein.

Die eingeborene Bevölkerung hat durch Übertritt einiger Tausend Wamanjemas aus dem Kongostaat einen Zuwachs erfahren.

3. Klima und Gesundheitsverhältnisse.

Die Regenzeiten brachten im allgemeinen hinreichende Niederschläge, nur im Norden der Kolonie fiel der Regen gegen Ende des Jahres nur spärlich, so daß dort für 1903 eine Dürre zu erwarten steht.

Der allgemeine Gesundheitszustand war bei Europäern und Farbigen günstig. Von größeren Epidemien ist das Schutzgebiet verschont geblieben. Die Arbeiten der Malariaexpedition werden fortgesetzt.

4. Schulen und Missionen.

Die Regierungs- und die Kommunalschulen zeigten eine weitere günstige Entwicklung. Die Zahl der Missionsschulen, auch derjenigen, welche deutschen Sprachunterricht erteilen, ist in stetem Wachsen begriffen, während die rein mohammedanischen, von Arabern geleiteten sogenannten Koranschulen einen weiteren Rückgang erfuhren. Gute Resultate erzielten auch die Handwerkerschulen in Tanga, Dar-es-Salam, Kilwa und Lindi. Die Vermehrung des Missionspersonals hat angehalten, auch die Anzahl der neugegründeten Stationen ist dauernd im Wachsen begriffen.

5. Öffentliche Arbeiten und Bauwesen.

Die Uganda-Grenzregulierungsexpedition hat gemeinsam mit dem englischen Kommissar die Grenzlinie zwischen Deutsch- und Englisch-Ostafrika trigonometrisch und topographisch vermessen; die Landesvermessung wurde besonders in Westusambara, Tanga und im Panganital weiter gefördert. Der Überlandtelegraph Kap—Kairo wurde von Bismarckburg (am Südende des Tanganyika) bis Ujiji vollendet. Das Schwimmdock in Dar-es-Salam wurde bis zum 31. März von fünf Schiffen, darunter einem Gouvernementsdampfer, benutzt. Infolge Einstellung größerer Schiffe auf der ostafrikanischen Fahrt wird sich der bereits früher projektierte Bau eines Anhanges, der dem Dock eine Tragfähigkeit von 3000 Tonnen geben würde, als notwendig erweisen. Die Gouvernementsflottille hat infolge der Verwendung von Holz als Brennmaterial bedeutende Ersparnisse an Betriebskosten erzielt.

Von großer Wichtigkeit ist die Erschließung einer guten und ergiebigen Trinkwasserquelle für Dar-es-Salam, welche vorläufig jedoch nur für Schiffsversorgung ausnutzbar ist, da die Quelle am jenseitigen Hafenufer gelegen ist und für den Bau einer Wasserleitung die Mittel noch fehlen.

6. Wirtschaftliche Entwicklung.

In den Produktionsverhältnissen des Innern sind keinerlei Änderungen zu verzeichnen. Mangels jeder Absatzgelegenheit ist eine Besserung hier nicht zu erwarten, und von neuem wird die Notwendigkeit des Baues von Eisenbahnen betont.

a) Produktion der Eingeborenen. Die Gesamtproduktion an Kautschuk betrug 255 368 kg gegen 210 475 kg im Vorjahr, hat also eine bedeutende Steigerung erfahren. Dagegen ist die Ausfuhr von Elfenbein wiederum bedeutend heruntergegangen (von 53 575 kg auf 35 693 kg). Außerordentliche Fortschritte sind in der Kopraproduktion zu verzeichnen. Auch der Anbau von Mais, Reis, Maniok, Erdnüssen, Baumwolle und Faserpflanzen zeigt ein weiteres Vorwärtsschreiten.

Eine im Berichtsjahre vorgenommene Viehzählung bezw. -schätzung ergab einen Bestand von 510 500 Rindern, 1 576 000 Ziegen und 1 410 000 Schafen.

b) Europäische Unternehmungen. Die Kaffeepflanzungen in Westusambara dehnten ihre Bestände erheblich aus, während in Ostusambara ein Stillstand zu verzeichnen ist. Die Gesamternte an Kaffee betrug 353 424 kg, stieg also gegen das Vorjahr um 167 217 kg im Werte von 226 165 Mark.

Von den Kokospalmenplantagen ist erst im nächsten Jahre die erste größere Ernte zu erwarten.

Als aussichtsreichste gilt für europäischen Betrieb zur Zeit die Kultur der Faseragave, weil die Pflanze anspruchslos und selbst gegen Dürre verhältnismäßig unempfindlich ist. Die Ausfuhr von Hanf stieg von 204 529 kg auf 356 768 kg, und mehrere neue Pflanzungsunternehmen traten ins Leben. Die Zuckerfabrik der Panganigesellschaft ist in Liquidation getreten.

7. Forstwirtschaft.

Da der Wald trotz aller zu seinem Schutze bestehenden Verordnungen im steten Rückgange begriffen ist, hat sich eine Änderung in der Forstpolitik des Gouvernements als notwendig erwiesen, deren nächstliegendes Ziel eine möglichst vollkommene Schonung aller noch vorhandenen Waldbestände ist.

8. Bergwesen.

Der auf dem afrikanischen Kontinent versuchsweise eingeführte Goldbaggereibetrieb in den Betten der schiffbaren Flüsse hat auch in Deutsch-Ostafrika Veranlassung zu derartigen Unternehmungen gegeben, die jedoch über das Stadium der Untersuchung noch nicht hinausgekommen sind. Auch die im Bezirk Muanza entdeckten goldhaltigen Formationen sind einer amtlichen fachmännischen Besichtigung noch nicht unterworfen.

Die Gewinnung von Rohglimmer im Ulugurugebirge hat infolge Ablebens der Unternehmer eine Unterbrechung erfahren, und die Ausfuhr von Granaten im Süden des Schutzgebietes (Lindi) hat fast ganz aufgehört. Gegen 18 780 Pfund im Vorjahre sind nur 356 Pfund ausgeführt. Die Ursache des Rückganges ist wohl in der Überfüllung des Marktes zu suchen.

Im Bezirk Lindi ist als weiteres bergbauliches Produkt Graphit erschürft worden, und an der Usambarabahn sind unbegrenzte Mengen von Zementmaterial festgestellt worden, für die es jedoch vielleicht an einem ausreichenden Absatzgebiet mangeln wird.

9. Handel und Schiffahrt.

Der Gesamtaußenhandel hat sich ungefähr auf derselben Höhe gehalten wie im Vorjahre, 14 142 000 Mark gegen 14 134 000 Mark. Dagegen hat sich innerhalb dieser Gesamtziffer das Verhältnis von Einfuhr zu Ausfuhr nicht unwesentlich verschoben; während die Einfuhr von 1901 auf 1902 um 652 000 Mark abgenommeu hat, ist die Ausfuhr um 660 000 Mark gestiegen.

Für die letzten 5 Jahre stellen sich die Zahlen, wie folgt:

	1898	1899	1900	1901	1902
	In tausend Mark:				
Einfuhr	11 853	10 823	12 031	9 511	8 859
Ausfuhr	4 333	3 937	4 294	4 623	5 283
Gesamtaußenhandel .	16 186	14 760	16 325	14 134	14 142

Der Rückgang der Einfuhr ist in erster Linie auf den Stillstand der Bautätigkeit, sodann aber auch auf die Zunahme der Produktion gewisser Güter, die bisher einen Teil der Einfuhr bildeten (Bier, Mineralwasser, Reis, Zucker) zurückzuführen.

An dem Gesamthandel beteiligt waren: Zanzibar mit rund 61 Prozent, Deutschland mit 25 Prozent und Indien mit 9 Prozent. Der Rest verteilt sich auf sonstige Länder. Der Einfuhrhandel über Zanzibar ist infolge direkter Verschiffungen etwas zurückgegangen, obgleich Zanzibar auch im Berichtsjahre seine dominierende Stellung im Handel Ostafrikas behauptet hat.

Die Güterbewegung an der Küste besorgten der Hauptsache nach die Dampfer der Deutschen Ostafrikalinie und die einheimischen Segelfahrzeuge. Der Österreichische Lloyd besucht seit Januar 1903 jeden zweiten Monat einmal den Hafen von Tanga.

10. Finanzen.

Die eigenen Einnahmen des Schutzgebietes betrugen 2 988 000 Mark gegen 2 950 000 Mark im Vorjahre. Die direkten Steuern ergaben einen Mehrbetrag von 190 000 Mark, desgleichen die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb 49 000 Mark, während die Zollerträgnisse um 60 000 Mark gegen das Vorjahr zurückblieben.

Die Gesamtausgaben betrugen 7 863 000 Mark gegenüber dem Voranschlag von 8 051 496 Mark.

Kamerun.

Die allgemeine Pazifizierung des Schutzgebietes ist erfreulicherweise so weit vorgeschritten, daß kriegerische Verwicklungen kaum mehr zu erwarten sind. Im Bezirk Duala ist sogar schon die Einführung einer regelrechten Besteuerung (Kopfsteuer) vorbereitet, welche im nächsten Jahre durchgeführt werden wird. In den Sultanaten Adamaua und Bornu ist die Ernennung eines Residenten in Aussicht genommen, der nach holländischem und englischem Muster als Ratgeber der einheimischen Fürsten zu fungieren und so das Vordringen zivilisatorischer Einflüsse vorzubereiten hat.

Die weiße Bevölkerung zählte 670 Köpfe gegen 581 im Vorjahr. An der Spitze steht Duala mit 197, an zweiter Stelle folgt Victoria mit 99 weißen Einwohnern. Von den einzelnen Nationalitäten entfallen auf Deutsche 561, Engländer und Amerikaner je 33 Köpfe. Unter den Berufen sind vertreten die Kaufleute mit 187, die Pflanzer mit 100, die Missionare mit 71, die Beamten mit 109 und die Angehörigen der Schutztruppe mit 93 Köpfen.

An öffentlichen Arbeiten ist die Errichtung von Leuchtfeuern bei Debundja, Kap Nachtigal und in Kribi, welche demnächst in Betrieb genommen werden, sowie erhebliche Ausdehnung des Wegenetzes, besonders im Bezirk Duala, zu nennen. Die geplante Eisenbahn von Victoria nach Soppo ist in einer Länge von 7 km fertiggestellt.

Während der Außenhandel des Schutzgebietes im Vorjahre um nahezu 5 Millionen Mark zurückgegangen war, ist im Jahre 1902 eine Steigerung von $4^1/_2$ Millionen Mark zu verzeichnen gewesen.

Die Zahlen für die letzten 5 Jahre stellen sich, wie folgt:

	1898	1899	1900	1901	1902
	In tausend Mark:				
Einfuhr	9 297	11 133	14 245	9 251	13 276
Ausfuhr	4 602	4 841	5 886	5 985	6 264
Gesamtaußenhandel	13 899	15 974	20 131	15 236	19 540

Die Ausfuhr zeigte einen Rückgang bei Kautschuk (um 327 000 Mark), Elfenbein (um 97 000 Mark) und Tabak (um 63 000 Mark). Dieser Ausfall wird jedoch mehr als ausgeglichen durch die Steigerung der Ausfuhr an Palmkernen (um 627 000 Mark), Kakao (um 128 000 Mark) und Bau- und Nutzholz, hauptsächlich Ebenholz (um 47 000 Mark).

Die Steigerung sowohl der Einfuhr wie der Ausfuhr hat, wie sich schon jetzt übersehen läßt, auch während des ersten Vierteljahres 1903 angehalten.

Die eigenen Einnahmen des Schutzgebietes betrugen rund 1 802 000 Mark, also 230 000 Mark weniger, als im Voranschlag vorgesehen; bei den Ausgaben wurde der Voranschlag um 674 000 Mark überschritten.

Togo.

Die Anzahl der Weißen im Schutzgebiet belief sich auf 168 (gegen 159 im Vorjahre), welche bis auf 13 deutscher Nationalität sind. Hiervon sind 70 Beamte, 35 Kaufleute, 37 Missionare, 6 Pflanzer und 14 Missions- und Pflegeschwestern.

Eine erfreuliche Ausdehnung nimmt die Kultur der Baumwolle. Die Ernte brachte den doppelten Ertrag des Vorjahres, und nachdem die Stationen durch Übersendung von Handginmaschinen in die Lage versetzt sind, die Baumwollsaat selbst zu gewinnen, wird eine weitere Ausbreitung der Kultur erfolgen, bis die Fertigstellung der Hinterlandbahn die Möglichkeit einer größeren Ausfuhr eröffnet. Auch die Kakaokultur breitete sich unter den Eingeborenen immer mehr aus, wozu die Regierung durch Verteilung von Saatgut und Unterweisung behilflich war.

Der Außenhandel hat die in den letzten Jahren festgestellte erfreuliche Entwicklung auch 1902 fortgesetzt. Die Einfuhr stieg um 1 483 000 Mark, die Ausfuhr um 416 500 Mark. An der Vermehrung der Einfuhr waren in erster Linie beteiligt: Baumwollwaren mit 400 000 Mark, Eisenwaren 328 000 Mark, Spirituosen 230 000 Mark, Holzwaren 156 000 Mark, Tabak 122 000 Mark. Die Zahlen der Ausfuhrstatistik geben ein weniger zutreffendes Bild von dem wirtschaftlichen Fortschritt der Kolonie im Jahre 1902. Die Zunahme der Gesamtausfuhr beruht lediglich auf einer starken Abschiebung englischer Münzen durch das Gouvernement (545 000 Mark). Im übrigen haben vor allem Palmkerne und Palmöl einen wesentlichen Rückgang in der Ausfuhr zu verzeichnen (77 000 bezw. 454 000 Mark). Der Grund hierfür liegt jedoch nicht in der Abnahme der Produktion, welche der Menge nach gestiegen ist, sondern in einem Rückgang der Preise. Günstig entwickelt hat sich die Ausfuhr von Kautschuk, Mais und Kassada. Eine große Gefahr für die Entwicklung Lomes liegt in dem Aufblühen des englischen Küstenplatzes Denu, und die nach dort wandernden Produkte werden wohl erst nach Fertigstellung der Inlandbahn wieder nach Lome fließen.

Nachstehend folgen die Zahlen für den Handel der letzten 5 Jahre:

	1898	1899	1900	1901	1902
			In tausend Mark:		
Einfuhr	2491	3280	3517	4723	6206
Ausfuhr . . .	1470	2583	3059	3691	4107
Gesamtaußenhandel	3961	5863	6576	8414	10313

Dem günstigen Stande wirtschaftlicher Entwicklung entsprach die Zunahme des Schiffsverkehrs von 374 377 Tonnen auf 460 575 Tonnen.

Die eigenen Einnahmen haben zum ersten Male 1 Million Mark überschritten und betrugen 1 185 000 Mark.

Deutsch-Südwestafrika.

Durch die Fertigstellung der Mole in Swakopmund sowie die Eröffnung der Eisenbahn von Swakopmund bis Windhuk ist das Schutzgebiet aus seiner bisherigen Abgeschlossenheit herausgetreten und dem Weltverkehr nähergerückt. Die Mole besteht aus einem 375 m langen Hauptkörper, an den sich 75 m vor der Spitze ein 35 m langer Querarm nach dem Hafenbassin hin (an der Nordseite) anschließt. Zwischen dem Quer-

arm und dem Lande liegt der 123,7 m lange Molenkai. Die Mole ist an dieser Stelle 8 m, im übrigen 5 m breit. Zum Bau wurden 40 000 cbm Steinmaterial verbraucht, die Gesamtkosten betragen $2^1/_2$ Millionen Mark.

Die Eisenbahn nach Windhuk hat eine Länge von 382 km, und der in der Regel zweimal wöchentlich verkehrende Personenzug braucht für die Strecke 2 Tage, da er während der Nacht in Karibib (194 km) liegen bleibt.

Die weiße Bevölkerung zeigt trotz der Rückwanderung eines Teiles der 1901 eingewanderten Buren sowie der nach Fertigstellung der Mole und der Eisenbahn beschäftigungslos gewordenen zahlreichen Handwerker eine geringe Zunahme und bezifferte sich auf 4682 Köpfe; hiervon sind 2998 Deutsche und 973 Buren (gegen 2595 bezw. 1354 im Vorjahre).

Die Bestrebungen zur Hebung der Rindvieh- und Pferdezucht sowie zur Bekämpfung der Seuchen sind mit Erfolg fortgesetzt, auch Tabak- und Obstbau haben erfreuliche Fortschritte gemacht, und der allgemeinen günstigen Lage entsprechend zeigte sich wiederum eine erhöhte Nachfrage nach Grundstücken zu Besiedlungszwecken. Der Flächeninhalt der im Berichtsjahr neu erworbenen Farmen betrug 443 866 ha gegen 400 689 ha im Vorjahr.

Der Gesamthandel zeigt im Jahre 1902 gegenüber den bisher höchsten Ziffern des Jahres 1901 einen Rückgang um etwa 537 000 Mark, der jedoch ausschließlich auf einer Abnahme der Einfuhr beruht, während die Ausfuhr um 971 000 Mark gestiegen ist. In den Ziffern des Einfuhrrückganges, welcher sich auf Eisenwaren, Maschinen und Werkzeuge, Bau- und Nutzholz, Zement und Steine beschränkt, tritt die Ursache, nämlich das Aufhören des Molen- und Eisenbahnbaus, klar zutage.

Die eigenen Einnahmen des Schutzgebietes betrugen 2 154 000 Mark, die Ausgaben 10 154 000 Mark.

Die Südsee-Kolonien

befinden sich ebenfalls in befriedigender Weise auf dem Wege der fortschreitenden wirtschaftlichen Erschließung. Es zeigt sich überall eine Zunahme der weißen Bevölkerung, und auch der Außenhandel ist, soweit die teilweise noch mangelhafte Statistik ein Urteil zuläßt, im Aufblühen begriffen. Besonders lebhaft war in diesem Jahre der Außenhandel Samoas, welcher allein in der Einfuhr eine Zunahme von rund 850 000 Mark zeigte und sich also von dem vorjährigen Rückschlag erholt hat. Als Hauptausfuhrartikel figuriert durchweg die Kopra, während die Kakaokultur noch nicht über das Entwicklungsstadium hinaus ist und Perlmutterschalen, Trepang und Schildpatt immer mehr zurückgehen.

Eine nennenswerte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für das Neuguineagebiet wird von der erfolgten Einstellung zweier neuer Doppelschraubendampfer des Norddeutschen Lloyd von je 3300 Tonnen und 2100 Pferdestärken in die Linie Singapore—Herbertshöhe—Sydney zu erwarten sein. In Verbindung mit dieser Linie werden vom Norddeutschen Lloyd moderne Schiffahrtsanlagen in Simpsonhafen (15 km von Herbertshöhe) geplant.



Schiffs- und Mannschaftsverluste der Kriegsmarinen im Jahre 1903.

Die Kriegsmarinen aller Nationen sind im Laufe des Jahres 1903 von großen Katastrophen verschont geblieben. Die großen Seemächte haben keinen Verlust an wertvollen oder großen Schiffen zu verzeichnen, nur kleine Fahrzeuge in geringer Zahl sind den europäischen Flotten verloren gegangen, während Staaten wie China, Peru und Uruguay im Verhältnis zu ihren kleinen Marinen viel Material einbüßten.

Deutsches Reich.

Schiffsverluste und größere Unglücksfälle sind nicht vorgekommen. Am 8. August kamen durch eine Kesselhavarie ein Maschinist und ein Heizer auf dem Werftdampfer „Bussard" im Ausrüstungsbassin zu Kiel ums Leben, und am 14. August lief bei einer Nachtübung Torpedoboot „G 112" gegen das Heck des Linienschiffes „Kaiser Wilhelm II.", wobei ein Mann tödlich verunglückte. — Bei der Fahrt nach Norden im September wurden vom Linienschiff „Württemberg" zwei Mann über Bord gespült.

Großbritannien.

In der Nacht vom 30. zum 31. Januar fand eine Torpedoübung beim Mittelmeergeschwader statt, wobei der kleine Kreuzer „Pioneer" den Torpedobootzerstörer „Orwell" der Division, die vom Torpedoschulschiff „Tyne" geführt wurde, derart anrannte, daß „Orwell" in der Mitte glatt durchschnitten wurde. Der Vorderteil sank mit dreizehn Mann zwischen der albanischen Küste und den Inseln Pasco und Antipano, der Hinterteil, dessen Schotten hielten, wurde nach Corfu geschleppt. Nach dem Urteil des Kriegsgerichts trifft „Pioneer" die Schuld am Zusammenstoß. — Am 9. Juni brach auf dem Panzerkreuzer „Good Hope", der in der Umgebung von Gibraltar Schießübungen abhielt, der Verankerungsbolzen eines Kesselelements, wodurch ein Ingenieur und fünf Mann getötet wurden. Nach Ausschiffung der Toten und Verwundeten wurde die Übung fortgesetzt. Berliner Blätter meldeten am 15. Juni von Malaga: Ein Torpedo im Lanzierrohr sei krepiert, wodurch vier Leute getötet, zwanzig verwundet seien, die Ursache wäre nicht bekannt.

Auf Torpedobootzerstörer „Snapper" wurde durch Platzen eines Kesselrohres ein Mann getötet. —

Frankreich.

Eskadre-Torpedobootzerstörer „Espignole" lief am 4. Februar gelegentlich einer Übung in der Nähe von Kap Lardier bei Toulon auf einen Felsen. Das Fahrzeug wurde abgeschleppt und sank infolge eines Leckes unter dem vorderen Kesselraum und den Munitionskammern in 35 m Tiefe. Es wurde versucht, das Fahrzeug zu heben, doch sind die Versuche, die über 700000 Franks gekostet haben, ohne Erfolg geblieben.

In der Nacht vom 25. zum 26. März ist das Vedetteboot „Nr. 59" gesunken. Das Boot war nur 12 t groß und über 20 Jahre alt.

Auf dem Flußkanonenboot „Olry", das auf dem Yantsekiang stationiert ist, erfolgte auf der Fahrt nach Soni-fou, am Oberlauf des Stromes, eine Kesselexplosion, wodurch zwei Mann der Besatzung getötet, zwei schwer verwundet wurden. „Olry" wurde nach Tschung-Kiung geschleppt.

Am 4. Juni fand eine Kollision zwischen dem Torpedoboot „Nr. 72" und dem Schlepper „Becquet" statt. „Becquet" hatte eine Scheibe im Schlepp und rannte „Nr. 72" an, der ihn vor dem Bug passieren wollte. Im Heizraum wurden 5 Mann verbrüht, davon einer tödlich. —

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Am 17. Januar erfolgte auf dem Linienschiff „Massachussets" im achtern Backbordturm der zwei 8 Zöller-Geschütze die Explosion einer Kartusche im Rohr bei geöffnetem Verschluß während einer Schießübung in Culebra. Die gesamte Bedienung, neun

Mann, wurde so schwer verwundet, daß alle starben. Das Kriegsgericht hat den Turmoffizier freigesprochen.

Am 9. April sprang auf Linienschiff „Jowa" gelegentlich einer Schießübung bei Pensacola das 30,5 cm Geschütz des vorderen Turmes. Das lange Feld bis zum Ring brach ab und fiel über Bord. Ein Bruchstück von etwa 750 Pfund durchschlug die Back und die beiden folgenden Decks. Von der Besatzung, die sich auf dem zweiten Gundeck beim Essen befand, wurden drei getötet, fünf schwer verwundet; die Geschützbedienung blieb unverletzt. Wie der Seitenbeobachter Leutnant z. S. Taussig meldete, hatte das Geschoß das Rohr normal verlassen. Die Untersuchung stellte fest, daß das Rohr geborsten sei: Es war der dritte Schuß des Tages aus diesem Geschütz und überhaupt der 128 ste, der mit kalibermäßiger Munition gefeuert wurde. Man schoß mit Halbpanzergranaten und mit rauchschwachem Pulver, das neun Monate zuvor empfangen war. Es wurden Stimmen laut, die sich dahin äußern: Dieser Typ 30,5 cm Rohre sei nicht für rauchschwache Ladungen gebaut und nicht für sie geeignet.

Am 2. September kollidierte Kanonenboot „Scorpion" mit Rearadmiral Barker an Bord bei der Einfahrt in die Navy Yard, New York mit einem Schlepper, erreichte aber noch den Pier und sank. Der Admiral und die Mannschaft konnten noch an Land springen; „Scorpion" wurde gehoben.

Japan.

Auf dem Linienschiff „Tschén Yen" fand am 27. Mai gelegentlich einer Schießübung in der Isebai eine Geschoßexplosion eines 30,5 cm statt, wodurch sechs Mann getötet, sechs verwundet wurden. Das Linienschiff brach die Übung ab und ging nach Yokohama zurück.

China.

Am 18. August kollidierte der Kreuzer „Huan Tai" des Nunyanggeschwaders in der Nähe von Hongkong mit dem Schnelldampfer „Empreß of India" der Canadian Pacific Company. „Huan Tai" sank nach 1½ Stunden. Der Kapitän, ein Chinese, weigerte sich, das Schiff zu verlassen, und ging mit 13 Mann der Besatzung unter, 170 Mann wurden gerettet; auch „Empreß of India" wurde schwer beschädigt.

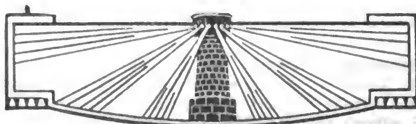
Peru.

Das bei Laird Brothers Birkenhead neugebaute Flußkanonenboot „Loreto" verließ am 23. Mai Liverpool, wurde in der Nähe der Scillyinseln am 24. leck und sank eine Stunde darauf, nachdem die aus 14 Mann bestehende Besatzung sich in die Boote gerettet hatte. Der französische Schlepper „Charlotte Cane" nahm sie auf und brachte sie nach Portsmouth. —

Uruguay.

Kanonenboot „General Rivera", 241 t groß, 12 Jahre alt, ist Anfang Oktober durch eine Pulverexplosion mit einem großen Teil der Besatzung gesunken. Die Ursache soll Zersetzung des Pulvers gewesen sein.

Eißenhardt.



Literatur.

Phönix-Bibliothek. Band III: **„Heiß Flagge und Wimpel."** Von A. Oskar Klaußmann. Mit Illustrationen; Kartenbild und Titelzeichnung von Willy Stöwer. — Kattowitz und Leipzig, Verlag von Karl Siwinna. — Preis 4,50 Mark pro Band.

Die Phönix-Bibliothek beabsichtigt, durch Unterhaltungsschriften belehrend auf die heranwachsende Jugend einzuwirken und sie für den immer schwierigeren Kampf ums Dasein durch Erweiterung ihres Gesichtskreises heranzubilden, so daß sie dereinst tatkräftig an der Fortbildung unseres Volkstums mitzuarbeiten imstande ist. Es ist an sich erfreulich, daß schon der dritte Band des von der Presse freundlich begrüßten Unternehmens den Angelegenheiten der Marine gewidmet ist. Der Verfasser hat sich seiner Aufgabe, den jugendlichen Lesern das Leben an Bord eines Kriegsschiffes in guten und bösen Tagen vorzuführen und sie dabei mit den Bordverhältnissen und dem Wirken und Schaffen der Marine überhaupt bekannt zu machen, von dem unten behandelten Vorbehalt abgesehen, mit Geschick unterzogen. Daß einige „Abenteuer" dabei mit unterlaufen, mag ihm zugute gehalten werden; das Seemannsleben bringt auch bei gleichmäßigem Verlauf der Ungewöhnlichkeiten mehr als genug, und es liegt in der Natur der Sache, daß es dabei nicht so friedlich hergeht als in den vier Pfählen bei der Lampe Dämmerschein. Die „Caprivi-Anekdoten" hätten wir entbehren können, der letzte Chef der Admiralität hat Anspruch auf ein besseres Gedächtnis im deutschen Volk. Mißbilligung verdient die Erzählung vom „Jungfernkranz". Der Stabsarzt würde sich einer groben Pflichtverletzung schuldig machen, wenn er sich so verhielte, wie es vom Verfasser geschildert wird, und es kann nicht entschuldigt werden, wenn derartige Dinge urteilslosen jugendlichen Lesern als tatsächliche Geschehnisse aufgetischt werden. Der Marine wird durch solche heutigentags jedenfalls nicht mehr zutreffenden Schilderungen kein Dienst erwiesen, und es ist zu bedauern, daß der Verfasser sein sonst so hübsches Buch durch diesen Mißgriff einer — von unserer Seite wenigstens — entschieden absprechenden Kritik aussetzte.

Das Deutschtum in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von Dr. Julius Goebel, Professor an der Stanford Universität in Kalifornien. Herausgegeben vom Alldeutschen Verbande. — J. F. Lehmanns Verlag, München. — Preis 1,60 Mark.

Die Goebelsche Schrift enthält für eine Veröffentlichung des Alldeutschen Verbandes einen bemerkenswerten Pessimismus, gegen den sich freilich schwer etwas Durchgreifendes wird vorbringen lassen. Alle Verhältnisse sind drüben der Erhaltung des Deutschtums ungünstig, das Menschenmaterial, das herübergegangen, der Rahmen, in den es eingezwängt ist, Erziehung, politische Verhältnisse, zum Teil auch immer noch die Zustände in der Heimat, die den Ausgewanderten die Aufrechterhaltung fester Beziehungen nicht wünschenswert erscheinen lassen. Wohl sind die Vereinigten Staaten in weitestem Umfang mit deutschen Elementen durchsetzt, von deutschem Geist befruchtet und der Kultur erschlossen worden, aber das in sich geschlossene englische Element überwuchert alles, und der deutsche Knabe, der sich in der Schule nicht dutchman und foreigner nennen lassen will, bestrebt sich, die Heimatfarbe abzustreifen, und scheut sich selbst nicht, seinen ehrlichen deutschen Namen mit englischen Flittern zu behängen. Verfasser tritt warmen Herzens für die Belebung der deutschen Erinnerungen in der amerikanischen Vergangenheit und die Klarlegung der Wechselbeziehungen zur Heimat ein: „denn immer mehr —

so sagt er und nennt das eine Prophezeiung — wird Deutschland sich in Zukunft mit Amerika zu beschäftigen haben". Wir schließen uns dem an, indem wir noch einmal an Vanderlip, v. Polenz und Goldberger erinnern, und möchten mit dem Studium der vorgenannten Schrift die Frage im ganzen der Beachtung unserer Leser empfohlen haben.

Monographien zur Weltgeschichte. XX: Die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von Dr. Otto Hoetzsch. Mit 111 Abbildungen und einer farbigen Karte. — Liebhaberausgaben von Velhagen & Klasing. Bielefeld-Leipzig.

Die rühmlichst bekannten „Liebhaberausgaben" des Verlages von Velhagen & Klasing haben mit der vorgenannten Monographie eine sehr wertvolle Bereicherung erfahren. — Der historische Werdegang, wie sich aus sehr verschiedenen Wurzeln das heutige Staatengebilde der Vereinigten Staaten von Nordamerika herausentwickelte und schnell genug unter Überwucherung der Stammbevölkerung ein neues Volk von sehr hoher Einheitlichkeit entstand, ist, so interessant dieser Gegenstand für die Bewohner des alte Kontinents sein mag, doch schwer zu fassen und wohl nirgends in wirklicher handlicher Form zur Verfügung des Leserpublikums. In den Liebhaberausgaben sind solche Einzelthemata von bald größerer, bald geringerer Bedeutsamkeit in höchst bequemer Behandlung für den gebildeten Leser, dem nur knappe Zeit zur Verfügung steht, zur Darstellung gebracht. Die Geschichte der Vereinigten Staaten von den Anfängen bis zur Gegenwart hat hier in Dr. Hoetzsch einen sehr berufenen Bearbeiter gefunden. Ob dem oder jenem ein tieferes Eingehen auf die Einzelheiten erwünscht wäre, bleibe dahingestellt, die im Text angedeutete Literatur würde ihm Gelegenheit geben, die empfundenen Lücken auszufüllen. Vortrefflich ist, wie in allen Publikationen des Verlages, der bildliche Schmuck; es gereicht uns zum Vergnügen, mit der Gesamtheit dieser Monographien die vorliegende der Aufmerksamkeit unseres Leserkreises anzuempfehlen.

Deutsch Nautischer Almanach. Illustriertes Jahrbuch über Seeschiffahrt, Marine und Schiffbau. Fünfter Jahrgang 1904. — Verlag von Boll & Pickardt, Berlin. — 2,50 Mark.

Der neue Jahrgang des Nautischen Almanach — vgl. „Marine-Rundschau" 1903, S. 256 — hat gegen das Vorjahr sehr erhebliche Fortschritte aufzuweisen, die wohl in der Hauptsache seinen neuen Herausgebern, Kapitänleutnant a. D. Graf Reventlow und dem Redakteur der „Hansa" Kapitän C. Schrödter, in Rechnung zu stellen sind. Während im Vorjahre der Kriegsmarine nur eine „kurze Übersicht" gewidmet war, bringt der neue Jahrgang eine eingehende kritische Betrachtung über Tätigkeit und Entwickelung der Flotte in Material und Personal sowie über die Zustände in den fremden Marinen im Jahre 1902/03. Man braucht mit diesen Darlegungen nicht überall einverstanden zu sein und kann sich gleichwohl freuen, daß den Sachverständigen der Handelsmarine hier eine so wohlerwogene klare Schilderung von Menschen und Dingen geboten wird, aus denen diese sicherlich eine durchaus sachgemäße Belehrung schöpfen können. Auch wir sind der Ansicht, daß in der Neugestaltung der Ingenieurlaufbahn die Einschränkung „vager Hoffnungen wie gekränkten Ehrgeizes" einen sehr wesentlichen Vorteil bedeutet, und heben diesen Punkt heraus, um zu zeigen, in welchem Sinne der Verfasser seinen Gegenstand behandelt hat. Aus dem der Handelsmarine gewidmeten Teil nennen wir die Aufsätze über die Tiefladelinie, die neueren Bergungsfahrzeuge und die Ursachen der Fischdampferverluste, von denen namentlich der letztere eine sehr einleuchtende Darstellung der in Betracht kommenden gefahrbringenden Tatumstände gibt. Daß aus der Rangliste der Schiffsoffiziere der Hamburg—Amerika-Linie die Ordensspalte beseitigt ist, erachten wir als eine geschmackvolle Verbesserung; die ganz vereinzelten Auszeichnungen zwischen Dutzenden von leeren Stellen machten früher einen befremdlichen Eindruck. Das in der Hauptsache wohl den Schiffsoffizieren der Handels-

marine gewidmete Buch entspricht dort anscheinend, wie der wiederholten Herausgabe zu entnehmen, einem Bedürfnis; in seiner neuen verbesserten und wesentlich erweiterten Gestalt wird es diesen jedenfalls in noch höherem Maße als bisher gerecht. Erwähnt seien zum Schluß die durchweg recht guten Abbildungen.

Die Verlagsbuchhandlung von Kurt Brachvogel — Tempelhof bei Berlin, Ringbahnstr. 57 — bietet zur Zeit die Restbestände der Auflage des Buches von Vizeadmiral Batsch: **Admiral Prinz Adalbert von Preußen** — Ein Lebensbild mit besonderer Rücksicht auf seine Jugendzeit und den Anfang der Flotte — zu ermäßigtem Preise aus. Das Buch ist seinerzeit in der „Marine-Rundschau", Jahrgang 1891, S. 156, eingehend besprochen und dabei sein großes Interesse für die Anfangsgeschichte der Flotte hervorgehoben worden. Da nach dem Ableben des Herrn Verfassers auf eine zweite Auflage des Buches wohl keinesfalls zu rechnen ist, dürften die Exemplare desselben bald recht selten werden; wir glauben uns deshalb verpflichtet, auf den angebotenen Gelegenheitskauf aufmerksam zu machen. Die Verlagshandlung gibt das ungebundene Exemplar zu 1,50 Mark, das gebundene zu 2,25 Mark bei Einsendung des Betrages ab.

Die Zukunft Deutsch-Südwestafrikas. Beitrag zur Besiedelungs- und Eingeborenenfrage. Von Dr. Georg Hartmann. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. Berlin 1904. — Preis 75 Pfennig.

Die aus der Feder eines genauen Kenners der Verhältnisse stammende kleine Schrift erscheint, so viel über unser Schutzgebiet schon geschrieben ist, doch sehr zeitgemäß. Verfasser weist nach, wie bei dem Charakter der Eingeborenen gelegentliche Aufstände — teilweis zudem verschuldet durch das Verhalten der Ansiedler selbst — nicht verwunderlich erscheinen dürfen, und wie es grundfalsch wäre, auf diese unseren Kulturanschauungen durchaus fremden Neger eine von humanitären Doktrinen geleitete Behandlungsweise anzuwenden. Völlig ungeeignet zur Aufnahme in unsere Schutztruppe, verhalten sie sich nur ruhig, wenn sie eine starke Hand über sich fühlen. Wohl wird die Mission mit der Zeit auch in diesem Menschenschlage Erfolge zu verzeichnen haben, ihre geringe Seßhaftigkeit aber macht sie zu einem wenig geeigneten Kulturelement und zu einem verschlagenen Feinde, der seinem Charakter entsprechend behandelt werden muß. Anderseits birgt das Land unermeßliche und fast noch ungehobene Schätze, deren Einerntung das Klima keinerlei Hindernisse entgegenstellt. Völlig verkehrt wäre es deshalb, wenn man sich durch die im Augenblick herrschenden Zustände beirren ließe. Nur nachhaltige Arbeit wird hier Erfolge verzeichnen können; die Aufstände der Eingeborenen bedeuten nichts mehr als eine Episode.

Andere Zeiten — andere Wege. Betrachtungen eines alten Offiziers über militärisch-politische Dinge. Von A. v. der Lippe. — Verlag von Otto Salle, Berlin W 30. — Preis 1 Mark.

Verfasser verrät an irgend einer Stelle seiner kleinen Schrift, daß ihm vor 40 Jahren von seinem Regimentskommandeur der Kopf gewaschen wurde; er ist also ein alter Herr, der von den Dingen dieser Welt nichts mehr zu hoffen oder zu fürchten hat. Solch weises Greisentum spricht auch allenthalben aus den vorliegenden Blättern; man wird dem Verfasser nirgends beizupflichten brauchen und doch zugestehen können, daß er sein Thema in sehr geistreicher Weise entwickelt. Er versucht nachzuweisen, einmal, daß unser System der allgemeinen Wehrpflicht angesichts unserer Bevölkerungszunahme und unserer industriellen Entwickelung den höchsten Grad der Vollkommenheit und Zweckmäßigkeit bereits überschritten haben könnte, und zum andern, daß eine Staatenbildung innerhalb von Europa möglich sei, welche die zurzeit in der Gegnerschaft Frankreichs liegende Kriegsgefahr für alle Zeiten ausschließen würde. Ob man dem Ver-

fasser überhaupt zustimmt, und ob man gegebenenfalls die von ihm angedeuteten Wege gehen würde, ist eine Sache für sich, seine Schrift ist jedenfalls anregend und lehrreich, und es wäre nicht vom Übel, wenn sie einen weiten und aufmerksamen Leserkreis fände.

Nicht Jena! Sedan. Heut wie immer. Ein Mahnruf dem Deutschen. Ein Warnruf dem Ausland. Von Hanns v. Eberhard. — Verlag für Militärliteratur von W. Schultz Engelhard, Berlin W 35. 1904. — Preis 1 Mark.

Unsere Aufgabe verbietet uns eine Einmischung in die höchst unerfreuliche Preßfehde, die durch Bilse, Beyerlein und andere mehr heraufbeschworen wurde. Das schließt nicht aus, des mannhaften Protestes zu gedenken, den die vorstehend benannte, von der öffentlichen Meinung übrigens mit vollster Aufmerksamkeit aufgenommene Schrift jenen Leuten entgegenschleudert, die den Ruhm eines Herostratus auch für sich in Anspruch nehmen möchten. Es ist unser aufrichtiger Wunsch, daß Mahnung und Warnung nicht ungehört verhallen, und daß die warmen zum Herzen gehenden Worte auch in den Kreisen, denen sonst ihr Klatschblatt das Evangelium bietet, als fruchttragender Samen wirken.

Die Reichsfinanzreform. Ihre Gründe und ihre Durchführung. Von Dr. Hermann Behm, Professor der Rechte in Straßburg. — J. Schweitzers Verlag, München. — Preis 1 Mark.

In der vorgenannten kleinen Schrift fanden wir nachstehenden, uns unmittelbar interessierenden Satz: „Der Staat darf seine Besteuerungspolitik nicht entgegen den Prinzipien gesunder Finanzpolitik gesetzlich festlegen, wie es im Flottengesetz hinsichtlich der den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern geschehen . . . . . ." Dieser Satz dürfte ausreichen, um diejenigen unserer Leser, die an der dringenden Frage der Reichsfinanzreform Anteil nehmen, auf die geistvolle Arbeit hinzuweisen. Verfasser kommt, ohne, soviel erkennbar, von der lex Stengel beeinflußt zu sein, zu dem gleichen Ergebnis einer Abschaffung der Frankensteinschen Klausel; es dürfte hierin eine in die Augen springende Empfehlung dieses auch für die Marine bedeutsamen Gesetzentwurfes liegen.

Die vom Deutschen Flottenverein ausgehende Veröffentlichung: **„Allerlei Fingerzeige für Flottenvereins-Abende"** ist in zweiter Auflage erschienen. Sie enthält nächst einer Darstellung der Zwecke und Ziele des Flottenvereins Ratschläge für die Bildung von Ortsvereinen, ein Verzeichnis bewährter Redner, die zur Haltung von Flottenvorträgen bereit sind, Themata für solche Vorträge und Mitteilungen über den Gegenstand von Lichtbildern, die der Verein mit den dazu gehörigen Projektionsapparaten zu verleihen in der Lage ist. Das Heftchen steht im Bureau des Flottenvereins, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 42, für Interessenten zur Verfügung.

Wilhelmshaven. Führer durch Wilhelmshaven und seine Umgebung. — Verlag von Carl Lohses Nachfolger. — Preis 1,35 Mark mit Plan. Plan allein 65 Pfennig.

Bei Carl Lohse war bereits 1899 ein Führer durch Wilhelmshaven erschienen, der mit besserem Papier und Druck und bei größerem Format und Umfang wohl über das örtliche Bedürfnis hinausging. Das neue Büchlein in bequemem Taschenformat reicht jedenfalls vollkommen aus und bringt alles, was dem Fremden beim Besuch unseres Nordseehafens zu wissen wünschenswert ist. Die zahlreichen Abbildungen entsprechen ihrem Zweck; interessant war uns insbesondere das Bild „Wilhelmshaven im Jahre 1872", das die Garnisonkirche und davor den noch völlig leeren Eingang in die Roonstraße zeigt. Bei der rapiden Entwickelung, die Wilhelmshaven nimmt, wird bald eine neue Auflage notwendig werden; es muß dann das Inhaltsverzeichnis durchgesehen werden, das wir nicht völlig fehlerfrei fanden. Auch der geschichtliche Abriß ist der Verbesserung fähig; schon das erste Projekt von Wilhelmshaven umfaßte den Raum, den die Werft im großen und ganzen heute noch einnimmt.

Die Tätigkeit der deutschen Festungsartillerie bei den Belagerungen, Beschießungen und Einschließungen im deutsch-französischen Kriege 1870/71. Ergänzungsheft zur „Beschießung von Paris". Von Generalleutnant z. D. H. v. Müller. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung — Preis 1 Mark.

Kriegsgeschichtliche Beispiele des Festungskrieges aus dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71. Achtes Heft: „Kampf mit der Festungsartillerie." Von Oberstleutnant a. D. Frobenius. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,25 Mark.

Wir verzeichnen das Erscheinen der vorstehend benannten, sehr lesenswerten Schriften, wenn sie auch das Fachinteresse unseres Leserkreises nur mittelbar berühren. Die v. Müllersche Schrift beleuchtet den im deutschen Hauptquartier geführten Kampf um die Beschießungsfrage mit teilweis neuen Dokumenten und schildert sodann den artilleristischen Angriff selbst, der für die Entscheidung sicherlich unentbehrlich war. Frobenius, der an die historische Darstellung der Beschießungen von Schlettstadt, Neubreisach und Longwy überall „Betrachtungen" knüpft, gibt damit Anschauungen Ausdruck, die auch für einen zukünftigen Krieg lehrreich erscheinen. „Kein Schema, sondern der feste Wille, das Ziel in kürzester Frist zu erreichen, bietet die Richtschnur für das einzuschlagende Verfahren." Die Begründung dieses Satzes an den 1870/71 erreichten Erfolgen ist auch für den Seeoffizier von hohem Interesse, der hiermit auf die beiden, auch durch ihre prägnante Kürze bemerkenswerten Arbeiten verwiesen sei.

Das Militärpensions- und -Unterstützungswesen für Unteroffiziere und Mannschaften sowie deren Hinterbliebene. Kurze, gemeinverständliche Darstellung von Oehler, Leutnant und Bezirksadjutant. — Verlag von Jacob Neff, Siegburg. — Preis 2 Mark.

Das kleine, in erster Linie für die Mannschaften des Beurlaubtenstandes bestimmte Büchelchen wäre als ein recht zweckmäßig gestaltetes Hilfsmittel mit großer Freude zu begrüßen, wenn nicht durch die in Aussicht genommene Neuordnung der Pensionsgesetze auch für die Angehörigen des Mannschaftsstandes das vollständige Veralten seiner Arbeit in nahe Aussicht gestellt wäre. Hoffentlich läßt sich der Herr Verfasser, nachdem er durch die vorliegende Arbeit den Befähigungsnachweis erbracht hat, die Mühe nicht verdrießen, sondern bringt in einer Neuauflage auch die neue Ordnung der Dinge zur Darstellung. Er würde gerade dann sich den besonderen Dank derer erwerben, für die sein Buch bestimmt ist. Bei dieser Gelegenheit wären die Bestimmungen für die Marine mit zu berücksichtigen, deren Beurlaubtenstand ja über das ganze Reichsgebiet verstreut ist.

Von **Bödikers Familien-Telegraphenschlüssel,** dessen Vorzüge wir im Jahrgang 1902, Seite 1262 schilderten, ist eine zweite, erheblich vermehrte und verbesserte Auflage erschienen, auf die hinzuweisen wir nicht unterlassen wollen. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 5 Mark. — An die Angehörigen der Marine, der Ostasiatischen Besatzungsbrigade, des diplomatischen Korps und der Kolonialbehörden erfolgt die Abgabe des Schlüssels nach wie vor kostenlos, wenn sie sich dieserhalb an den Verfasser wenden.

Ein afrikanischer Küstenbummel. Von Stefan v. Kotze. — Berlin 1904. Verlag von Fontane & Co. — Preis 4 Mark, gebunden 5 Mark.

Verfasser schildert mit gutem, oft etwas übermütigem Humor eine Fahrt, die er als Globetrotter „rund Afrika", von der Ostseite beginnend, ausführte. Oft zeigt er, daß ihm außer dem Humor auch ein ziemlicher Sarkasmus zur Verfügung steht, und zwar kommt dieser zumeist dann zum Vorschein, wenn es sich um Schilderungen aus

unseren Kolonien handelt; man möchte dann meist wünschen, daß er nicht recht hätte. Vieles ist jedenfalls recht beherzigenswert, was in dem Buche steht, und es ist nicht nur, wie man nach den ersten 50 Seiten annehmen möchte, eine unterhaltende Reiselektüre. Viele unserer Leser sind vielleicht ebenso berufene, wenn nicht berufenere Beurteiler afrikanischer Verhältnisse, insbesondere soweit unsere Schutzgebiete in Betracht kommen. Denen, die zum ersten Male hinuntergehen, könnten wir für die Überfahrt immerhin empfehlen, sich das flott geschriebene Werkchen mit auf den Weg zu nehmen.

Von den Kompendien der Staatswissenschaften von Dr. Eugen Fridrichowicz — Verlag von S. Calvary, Berlin NW7 — Preis 1,60 Mark, — deren wir im Jahrgang 1903, Seite 1167 Erwähnung taten, liegt uns ein neues Bändchen vor, das in gewohnter Weise **Handel und Verkehr** in Frage und Antwort behandelt. Eine erneute Prüfung ließ erkennen, daß dieses Frage- und Antwortspiel zu einer Orientierung über den schwierigen Gegenstand recht wohl geeignet ist. Die diesmal erörterten Fragen der Schutzzollpolitik, der wirtschaftlichen Folgen einer Blockade und der internationalen Handelspolitik dürften auch unseren Leserkreis interessieren, wir sahen uns deshalb veranlaßt, auf die Arbeiten von Fridrichowicz an dieser Stelle noch einmal hinzuweisen

Einkommen und Auskommen. Eine soziale Studie aus der Schule des Lebens. Von Otto Sparmann. — München. Im Selbstverlag des Verfassers. — Preis 2 Mark.

Die „Deckungsfrage“ spielte bei der Flottenvorlage von 1899 eine wichtige und schwierige Rolle. Diesen Charakter wird sie behalten, nachdem durch das erste Flottengesetz die „schwachen Schultern“ von Beiträgen zum Schutz ihres Anteils an den Seeinteressen entbunden sind. Inwieweit die Belastung der schwachen Schultern durch Zölle und Verbrauchssteuern eine Phrase, inwieweit sie wirtschaftlich begründet ist, bildet eine überaus schwer zu entscheidende Frage. Verfasser bietet zu ihrer Lösung, wenn auch vielleicht absichtslos, eine äußerst wertvolle Beisteuer durch seine auf praktischen Erfahrungen begründeten Tabellen, welche den Anteil der zollpflichtigen Waren an den Haushaltskosten verschiedener Einkommensklassen erkennen lassen. An der Hand dieser Tabellen ist man in der Lage, den darauf ruhenden Zollanteil gewissermaßen bei Heller und Pfennig zu berechnen, und es wäre eine lohnende Aufgabe, diesen Versuch zu machen.

Abgesehen davon wäre die kleine Schrift auch eine recht lehrreiche Lektüre für alle diejenigen, die von einer „Gehaltsaufbesserung“ zugleich eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage erhoffen.

Tavole e Prontuari per i calcoli di navigazione compilate per Arturo Vital, professore di nautica etc. e Dott. Fed. Bidschof, aggiunto dell' i. r. Osserv. astron. etc. — Vienna e Lipsia 1903. Franz Deuticke. — (Preis: 8 Kronen = 6,70 Mark, für Schüler nautischer Anstalten 4 Kronen = 3,35 Mark.)

Diese in italienischer Sprache abgefaßte Sammlung nautischer Tafeln von dem den Lesern der „Marine-Rundschau“ nicht unbekannten verdienstvollen Nautiker A. Vital und dem durch seine astronomischen Arbeiten rühmlichst bekannten Astronomen des Observatoriums in Triest, Dr. Bidschof, ist in erster Linie für die österreichische Handelsmarine bestimmt, kommt aber wegen der Gleichheit der Sprache auch der italienischen zugute. Die Einrichtung weicht nicht wesentlich von der der modernen deutschen nautischen Tafeln ab, indem der erste Teil der terrestrischen Navigation, der zweite der astronomischen Ortsbestimmung gewidmet ist, denen sich Gezeitentafeln, Tafeln physikalischer Größen und solche zur Maß-, Gewichts- und Geldumwandlung anschließen. Den Schluß des Buches bilden kurze Erörterungen und bequeme Rechenschemata der in der Navigation

vorkommenden Aufgaben. Die Sammlung enthält alles zur Navigation Notwendige, selbst ein nautisches Jahrbuch macht sie im Notfall entbehrlich. Papier und Druck sind gut, die Typen, altenglische, sind groß und deutlich, die Kolumnen und Zeilen sind durch verschiedenartige Striche oder größere Zwischenräume getrennt und zu Gruppen abgeteilt, die dem suchenden Auge Ruhepunkte gewähren, so daß die einzelnen Tafeln recht übersichtlich ausgefallen sind.

Im einzelnen wäre zu bemerken, daß eine besondere Koppeltafel nach Strichen nicht gegeben ist, daß die Viertelstriche nur neben den nächstliegenden vollen Graden mit angegeben sind. Das sich darin äußernde Bestreben, die Strichteilung von der Kompaßrose zu verdrängen, wird allerdings in den Tafeln, die zur Abstandsberechnung aus Doppelpeilungen dienen und nur in Strichmaß gegeben sind, wieder durchbrochen.

In den Tafeln der Entfernung der scheinbaren Kimm, des Tiefenwinkels der Strandkimm und zur Abstandsbestimmung aus dem Elevationswinkel eines Objekts von bekannter Höhe ist von der Refraktionstheorie des Korvettenkapitäns Koß leider kein Gebrauch gemacht worden. Auch vermißt man die sehr angenehme Tafel der Gesamtbeschickung für Höhenbeobachtungen des Mondrandes.

In der jetzt im Vordergrunde des Interesses stehenden Frage nach der Stellenzahl der Logarithmen der trigonometrischen Funktionen haben sich die Verfasser zugunsten der fünfstelligen Logarithmen entschieden. Sie geben ebenso wie in der Tafel der Logarithmen der ganzen Zahlen zwar die Differenzen zweier aufeinanderfolgender Logarithmen, aber keine Proportionalteile. Ist dies Verfahren bei vierstelligen Logarithmen wegen der Kleinheit der Differenzen gerechtfertigt, so scheint es dem Referenten bei fünfstelligen Logarithmen eine halbe Maßregel zu sein. Wenn eingeschaltet werden muß, sind die großen Differenzen ohne Proportionaltäfelchen unbequem. Wenn nicht eingeschaltet werden soll, so sind sie unnötig.

Dem Vorgang von Bolte, die Funktion $\sin^2 \frac{x}{2}$ mit den 6 einfachen trigonometrischen Funktionen in dieselbe Tafel aufzunehmen, haben sich die Verfasser nicht angeschlossen, sondern sind bei der alten Anordnung einer besonderen Tafel für diese Funktion stehen geblieben. Bei der von ihnen empfohlenen Formel zur Höhenberechnung ist diese Neuerung auch in der Tat ohne Belang, aber diese Formel verlangt bei kleinen Werten von φ und δ strenges Einschalten und wird nach Angabe der Verfasser überhaupt unbrauchbar, wenn φ und δ kleiner als 3° sind.

Diese kleinen Ausstellungen können aber das Schlußurteil nicht beeinflussen, das Referent dahin zusammenfassen möchte, daß in den vorliegenden Tafeln ein nützliches Werk geschaffen worden ist, dem man auch über den Kreis der österreichischen Handelsmarine heraus nur recht weite Verbreitung wünschen kann, und daß die Verfasser hierin eine Belohnung für ihre schwierige Arbeit finden möchten. Kohlschütter.

Unter Gablenz und Tegetthoff 1864. Eine Festschrift zur 40. Jahresgedenkfeier an die Großtaten unserer Armee und Marine im deutsch-dänischen Krieg 1864. Herausgegeben von „Danzers Armeezeitung". — Wien 1904. Verlag von L. W. Seidel & Sohn. — Preis 1 Krone.

Der Sturm auf Düppel und Alsen, die Seegefechte von Jasmund und Helgoland liegen dem Erinnern derer, die heute noch jung sind, wohl kaum viel näher als uns die Völkerschlacht von Leipzig. Um so wertvoller erscheint eine lebensvolle Rückerinnerung, wie sie in der vorstehend genannten Festschrift geboten wird. Unsere Marine war damals noch klein; bei Helgoland dünkten die zufällig anwesenden preußischen Kanonenboote den Dänen zu gering; es genügte ihnen, ihre ganze Kraft auf die österreichische Fregatte „Schwarzenberg", die Tegetthoff befehligte, zu konzentrieren. Neidlos können wir heute anerkennen, daß unseren nunmehrigen Bundesgenossen damals auch

noch die Aufgabe zufiel, die deutsche Nordseeküste zu decken, ebenso wie die Festschrift neidlos zugesteht, wie damals schon die Waffenbrüder zu Lande der österreichischen Taktik überlegen waren, und wie es im Hinblick auf 1866 ein grober Fehler war, daß man die Gelegenheit vorübergehen ließ, von ihnen zu lernen, und, was in der eigenen Armee überlebt war, abzustreifen.

Eine Weltumsegelung. Reiseerinnerungen aus dem Tagebuch eines ehemaligen Marineartillerieinstrukteurs von Anton Werner. — Brixen 1904. Verlag der Preßvereins-Buchhandlung. — Preis 80 Pfennig.

Das Büchelchen schildert die in der Hauptsache wirklich zumeist unter Segel zurückgelegte Reise der österreichisch-ungarischen Korvette „Fasana“ in den Jahren 1889 bis 24. Dezember 1890, die, von Pola ausgehend, ums Kap Horn quer durch die Südsee, doch unter Vermeidung chinesischer Plätze, nach Pola zurückging. Das sehr nette, mit einem Titelbild geschmückte kleine Buch würden wir für eine geeignete Bereicherung unserer Mannschafts- und Lazarettbibliotheken halten.

Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. 1. Jahrgang. 1904. 1. Heft. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Diese neu gegründete Zeitschrift soll Aufsätze taktischen und kriegsgeschichtlichen Inhalts sowie Nachrichten über interessante Truppenübungen und Mitteilungen über fremde Armeen enthalten. Der Generalstab hat sich hierbei von der Absicht leiten lassen, das ihm zufließende reichhaltige Material einem größeren Leserkreise zugänglich zu machen. Das Unternehmen kann daher nur freudig begrüßt werden. Das erste Heft enthält einen umfangreichen Aufsatz des Majors Kuhl über den gegenwärtigen Stand der taktischen Ansichten in Frankreich, eine interessante kriegsgeschichtliche Abhandlung des Majors Frhrn. v. Freytag über das Begegnungsgefecht sowie einige kleinere Aufsätze über das Schießverfahren der Feldartillerie, über das französische Generalstabswerk, betreffend den Krieg 1870/71, und über den Angriff auf Siwin in Armenien 1877.

Handbuch der Waffenlehre, von Berlin, Hauptmann und Lehrer an der Kriegsschule Metz. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 12,— Mark.

Nach der Vorrede beabsichtigt der Verfasser, die Mitte zwischen der vortrefflichen, aber sehr ausführlichen Waffenlehre des Generals Wille und dem etwas knapp gehaltenen Leitfaden für den Unterricht in der Waffenlehre auf den Kriegsschulen zu halten und ein Buch zu liefern, das für Offiziere aller Waffen zum Selbstunterricht geeignet ist. Die Ausführung dieser Absicht ist vollkommen gelungen, der umfangreiche Stoff ist übersichtlich gruppiert, die Darstellung ist knapp und klar und wird durch 302 vortreffliche Abbildungen und 4 Steindrucktafeln in reichlicher Weise ergänzt. Das Werk füllt somit eine tatsächliche Lücke aus und kann nur warm empfohlen werden. Es sei besonders erwähnt, daß auch die Maschinengewehre sowie die Küsten- und Schiffsartillerie kurz behandelt sind.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstab. Heft 32. Aus dem südafrikanischen Kriege 1899 bis 1902. I. Colenso — Magersfontein. — Berlin 1903. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,60 Mark.

Mit dem vorliegenden Heft, auf welches bereits kurz im Januarheft der „Marine-Rundschau“ hingewiesen ist, beginnen die Kriegsgeschichtlichen Einzelschriften, die bisher vorzugsweise unsere eigene Kriegsgeschichte behandelten, den dankenswerten Versuch, die Erfahrungen außereuropäischer Kriege für die deutsche Armee nutzbar zu machen.

Da aber eine abgeschlossene Darstellung dieser Kriege naturgemäß einer späteren Zeit vorbehalten bleiben muß, so sollen nur einzelne lehrreiche Abschnitte herausgegriffen werden. Nachdem Deutschland in die Reihe der Kolonialmächte eingetreten ist, ist es zweifellos von Wichtigkeit, die von anderen Heeren außerhalb Europas gewonnenen Erfahrungen zu verarbeiten. Insbesondere ist der südafrikanische Krieg mit Rücksicht auf die Verwendung kleinkalibriger Gewehre mit rauchschwachem Pulver von großer Wichtigkeit. Das vorliegende Heft behandelt nach einer Einleitung Bullers Feldzug in Natal bis zum Gefecht von Colenso einschließlich und Lord Methuens Feldzug bis zum Treffen von Magersfontein einschließlich in der gewohnten sachlichen und lehrreichen Weise.

Die Eroberung der Mandschurei durch die Transbaikal-Kosaken im Jahre 1900 von Graf Orloff. Generalmajor im russischen Generalstabe. Deutsch von Ullrich, Leutnant im Inf. Regt. Nr. 16. — Straßburg i. E. 1904. Wolstein & Teilhaber. — Preis 3,60 Mark.

Mehrere russische Expeditionskorps rückten 1900 von allen Seiten in die Mandschurei ein. General Orloff war der Führer des etwa 5000 Transbaikalkosaken starken „Chailardetachements", das von Transbaikalien aus längs der im Bau begriffenen Eisenbahnlinie über Chailar auf Charbin vorging. Der Verfasser schildert die Ereignisse bei diesem Detachement, nicht ohne seine Tätigkeit wie diejenige seiner Kosaken gebührend ins Licht zu stellen. Die Darstellung beschränkt sich mehr auf einzelne Episoden und zeigt viele Wiederholungen, bringt aber doch manche sehr interessanten Nachrichten über die russischen Verhältnisse in der Mandschurei und verdient daher gelesen zu werden. Die beigegebenen Skizzen könnten deutlicher sein. Die Übersetzung ist gut.

Signaturenschlüssel zu allen Karten des russischen Hauptstabes. Von Hauptmann a. D. Cremat. 2. Auflage. — Leipzig 1904. Raimund Gerhard. — Preis 0,60 Mark.

Die zweite, vielfach verbesserte Auflage enthält eine ausführliche Erklärung der Signaturen, Abkürzungen, Geländebezeichnungen und Maßstäbe auf russischen Karten, eine Signaturentafel und Übersichtsblätter der wichtigsten russischen Karten. Namentlich letztere werden manchem willkommen sein. Die kleine praktische Schrift kann nur empfohlen werden.

Die japanische Wehrmacht. Von Ritter von Ursyn-Pruszynski. — Wien 1904. Seidel & Sohn.

Die kleine Schrift, die die japanische Armee, ihre Organisation, Ausbildung, Dislokation und Mobilmachung sowie die Kriegsflotte in gedrängter, sorgfältiger Zusammenstellung behandelt, kann als recht gutes Hilfsmittel jedem empfohlen werden, der sich schnell über die Leistungsfähigkeit der Japaner im gegenwärtigen Kriege ein Urteil bilden will.

Der berittene Infanterist. Anhaltspunkte für seine Tätigkeit im Felde. Von Schröder Oberleutnant im 1. Ostasiat. Inf. Regt. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 0,80 Mark.

Die Schrift beruht auf eignen Erfahrungen, die der Verfasser bei den berittenen Kompagnien der chinesischen Besatzungsbrigade gemacht hat. Außer ihrer eigentlichen Bestimmung, als Kampftruppe eine bewegliche Infanterie zu bilden, muß diese berittene Infanterie im Bedarfsfalle auch die Aufklärung und den Meldedienst übernehmen. Hauptsächlich mit der Ausbildung für die letzteren Dienstzweige beschäftigt sich der Verfasser und gibt hier dankenswerte Anhaltspunkte. Als Pferdematerial dient der hierfür sehr geeignete chinesische Pony.

Reise-Handbuch für Ostasien. Von Marinepfarrer Winter. — Verlag von Robert Cordes, Kiel. — Preis 2,50 Mark.

Bädeker beschränkt seine dankenswerte Tätigkeit bisher unseres Wissens auf Europa. Über die außereuropäischen Länder findet man vieles und wissenswertes im Konversationslexikon und sonstigen Büchern, ein kleines Büchelchen in deutscher Sprache aber, das man in die Tasche stecken und aus dem man sich über Land und Leute und die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der zumeist angelaufenen größeren Plätze informieren kann, ist bisher nur erst für recht vereinzelte Bezirke vorhanden. Ein solches Büchelchen für Ostasien und ganz besonders wohl im Hinblick auf den gewöhnlichen Reiseweg des Seeoffiziers zu schaffen, hat der Marinepfarrer Winter nunmehr mit dem vorbenannten Reisehandbuch unternommen. Hätte Bädeker mit seinem Stabe sich der Sache bemächtigt, so wäre vielleicht noch Vollkommneres zustande gebracht worden, namentlich wären dann an Stelle der kleinen Übersichtskarte erst noch einige Stadtpläne hinzugefügt worden, solche Beigaben aber hätten natürlich den Preis und damit die Verkäuflichkeit wesentlich beeinflußt. Verfasser dürfte zur Herausgabe seines Buches in erster Linie durch eigene Erfahrungen veranlaßt sein, und ihm mag dabei vorgeschwebt haben, denen, die nach ihm kämen, zu ersparen, was er selbst mehr oder weniger teuer erkaufen mußte; diesen Entstehungsanlaß merkt man jedenfalls dem Büchelchen an, und darin liegt seine wesentlichste Rechtfertigung. Dem Marineangehörigen, der zum ersten Male nach Ostasien geht, wird das kleine Buch jedenfalls willkommen sein.

Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt. Abgeschlossen am 1. Dezember 1903. — Berlin. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Heft 1: Ostsee, Belte, Sunde, Kattegat und Skagerak. — Geh. 0,75 Mark, geb. 1,35 Mark.
„ 2: Nordsee, Nördliches Eismeer. — Geh. 0,75 Mark, geb. 1,35 Mark.
„ 3: Englischer Kanal, Westküste von England und Schottland, Küsten von Irland. — Geh. 0,50 Mark, geb. 1,10 Mark.
„ 4: Mittelmeer, Schwarzes und Asowsches Meer. — Geh. 1 Mark, geb. 1,60 Mark.
„ 5: Nördlicher Atlantischer Ozean. — Geh. 1,20 Mark, geb. 1,80 Mark.
„ 6: Westindien und südlicher Atlantischer Ozean. — Geh. 0,60 Mark, geb. 1,20 Mark.
„ 7: Indischer Ozean und Ostindischer Archipel. — Geh. 0,60 Mark, geb. 1,20 Mark.
„ 8: Nördlicher und südlicher Stiller Ozean. — Geh. 0,60 Mark, geb. 1,20 Mark.

Alle Hefte geh. 6 Mark, geb. 10,80 Mark.

Das Leuchtfeuer-Verzeichnis ist pünktlich wie alljährlich zum 2. Januar erschienen, die während der Drucklegung eingetretenen Veränderungen sind durch Nachträge zu den einzelnen Heften berücksichtigt worden. Jedes Heft trägt den Vermerk: „Nur gültig für 1904“, der bei den zahlreichen, alljährlich eintretenden Änderungen begründet und sehr beachtenswert ist. Den Seefahrern kann die Benutzung dieses auf amtlichen Grundlagen beruhenden Leuchtfeuerverzeichnisses, das nach den „Nachrichten für Seefahrer“ auf dem Laufenden gehalten werden muß, nicht warm genug ans Herz gelegt werden.

M.

Der Hilfsarbeiter der Deutschen Seewarte, Kapitän Charles Lübcke, hat sich ein großes Verdienst um die Förderung deutscher Segelanweisungen dadurch erworben, daß er seine auf 25 Reisen von Hamburg nach der Westküste Südamerikas auf Postdampfern der deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“ gesammelten Erfahrungen

für die Befahrung der Magellanstraße im „Der Pilote, Neue Folge, Band II von 1903" veröffentlichte, unter dem Titel: **„Dampferwege durch die Magellanstraße und den Smyth-Kanal,** Anweisung für Dampferkapitäne", (Hamburg 1903. Verlag von Eckardt & Meßtorff.) Die Anweisung ist äußerlich nach dem Muster der von der Deutschen Seewarte bearbeiteten eingeteilt, unter Zugrundelegung der englischen Admiralitätskarten. Die eigenen Erfahrungen des Verfassers wurden durch zuverlässige, deutsche, chilenische und englische Quellen ergänzt. Eine große Anzahl von Vertonungen wird das Zurechtfinden in den schwierigen Gewässern erleichtern, wie denn überhaupt zu erwarten ist, daß das Buch sich als treuer Berater der deutschen Schiffsführer in der Magellanstraße bewähren wird.

In der „Österreichischen Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst", Heft 27 für 1903, hat der Ingenieur Riedel, k. und k. Baurat im Handelsministerium eine Darstellung vom **„Kaiser Wilhelm-Kanal und seinen bisherigen Betriebsergebnissen"** geliefert, die für uns hauptsächlich deshalb von Interesse ist, weil sie von dem Anteil zeugt, den unsere österreichischen Bundesgenossen an dem großen Verkehrswege nehmen. Verfasser kommt überall zu befriedigenden Ergebnissen; die im Sonderabdruck erschienene kleine Schrift ist auch an sich geeignet, über die Einrichtungen und den Verkehr des Kanals zutreffende Vorstellungen zu vermitteln.

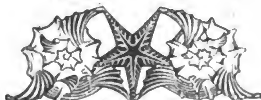
Wir entsprechen einer Bitte der betreffenden Herausgeber und Verleger, indem wir auf die nachbenannten Zeitschriften aufmerksam machen, die sich die Pflege unserer Seeinteressen unmittelbar oder mittelbar angelegen sein lassen:

„Überall." Illustrierte Zeitschrift für Armee und Marine. Zugleich Organ der Gesellschaft für Heereskunde. — 6. Jahrgang. — Preis des Einzelheftes 60 Pfennig. — Verlag von Boll & Pickardt, Berlin NW7.

„Globus." Illustrierte Zeitschrift für Länder- und Völkerkunde. Band LXXXV. Erscheint in halbjährlichen Bänden von 24 Nummern. — Preis vierteljährlich 6 Mark. — Vertrag von Friedrich Vieweg, Braunschweig. — Der letzterschienene Band brachte eine recht interessante „Kolonialnummer", die den Angelegenheiten unserer Schutzgebiete gewidmet war.

„Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik." XXVI. Jahrgang. — Einzelhefte zu 1,15 Mark. Jahresabonnement 13,50 Mark. — Herausgegeben von Prof. Dr. Umlauft. — Verlag von A. Hartleben, Wien, Seilerstätte 19.

„Neueste Erfindungen und Erfahrungen auf den Gebieten der Technik, Gewerbe, Industrie usw." XXXI. Jahrgang. — Jährlich 13 Hefte à 60 Pfennig. Jahresabonnement 7,50 Mark. — Herausgegeben von Dr. Theodor Keller. — Verlag von A. Hartleben.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

---

* Die Vorschriften des Deutschen Reichs über das Seestraßenrecht. Zweite Ausgabe. — Berlin 1904. R. v. Decker. — 0,50 Mark.

Eichheim, Dr. R.: Handbuch des materiellen Strafrechts. Unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse bei der Kaiserlichen Marine. — Berlin 1904. C. Heymann. — 7,00 Mark.

* Fischer, Prof. J., und v. Wieser, Prof. Fr. R.: Die älteste Karte mit dem Namen Amerika aus dem Jahre 1507 und die Carta Marina aus dem Jahre 1516 des M. Waldseemüller (Ilacomilus). — Innsbruck 1903. Wagnersche Buchhandlung. — 70,00 Mark.

Graf, O.: Theorie, Berechnung und Konstruktion der Turbinen und deren Regulatoren. — München 1904. A. Lachner. — 7,00 Mark.

* Jane, F. T.: The Imperial Russian Navy, its past, present and future. New Edition. — London 1904. W. Thacker & Co. — 25,00 Mark.

Jane, F. T.: The torpedo in peace and war. 2. Edition. — London 1904. W. Thacker & Co. — 6,00 Mark.

* Jannasch, Dr. R.: Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr. — Berlin 1904. Verlag des „Export“. — 8,00 Mark.

* Lauterer, Dr. J.: Japan. Das Land der aufgehenden Sonne einst und jetzt. — Leipzig 1904. O. Spamer. — 7,00 Mark.

Lavergne, G.: Les turbines. 3. Édition. — Paris. Masson & Cie. — 2,00 Mark.

* Leitfaden für den Unterricht in der Artillerie an Bord des Artillerie-Schulschiffs. — Dritter Teil: Schießlehre. Zweite Auflage. Herausgegeben von der Inspektion des Bildungswesens der Marine. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 3,00 Mark.

* Liman, Dr. P.: Der Kaiser. Ein Charakterbild Wilhelms II. — Berlin 1904. C. A. Schwetschke & Sohn. — 5,00 Mark.

* Long, J. D.: The new American Navy. — London 1904. G. Richards. — 25,00 Mark.

Marr, O.: Die neueren Kraftmaschinen, ihre Kosten und ihre Verwendung. — München und Berlin 1904. R. Oldenbourg. — 3,00 Mark.

* Maury, F.: Le port de Paris, hier et demain. — Paris 1904. Guillaumin & Cie. — 2,80 Mark.

Mennenga: Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt. — Emden und Borkum 1904. W. Haynel. — 2,00 Mark.

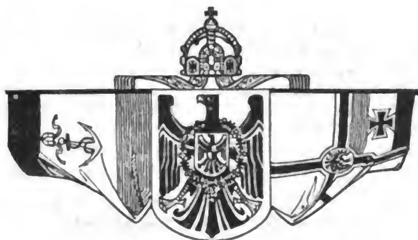
* Morrison, J. H.: History of American steam navigation. — New York 1903. W. F. Sametz & Co. — 25,00 Mark.

* Nautische Tafeln. Herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt und von der Inspektion des Bildungswesens der Marine. — Kiel 1903. P. Toeche. — 6,50 Mark.

* Pinon, R.: L'empire de la Méditerranée. L'entente Franco-Italienne — La question Marocaine — Figuig — Le Tonat — La Tripolitaine — Bizerte — Malte — Gibraltar. — Paris 1904. Perrin & Cie. — 4,00 Mark.

The guide to South Africa. Edition 1903/1904. — London 1904. Sampson Low. — 3,50 Mark.

Wächter, Dr. F.: Die Anwendung der Elektrizität für militärische Zwecke. Zweite Auflage. — Wien und Leipzig 1904. A. Hartleben. — 3,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Der Schlachtschiffbau bei den Hauptseemächten. (N.M.B. vom 16.1.04.)
Mitteilungen über Dampfturbinen von Brown-Boveri-Parsons. (Z., 1904, Nr. 4.)
The Niclausse boiler in the U. S. Navy. (E. vom 22.1.04.)
Launch of H. M. S. „Roxburgh". (E. vom 22.1.04; S.W. vom 27.1.04.)
The Austrian battleship „Erzherzog Karl". (E. vom 22.1.04.)
Les marines étrangères en 1903. (Y., No. 1350 vom 23.1.04.)
Le cuirassé garde-côte hollandais „Evertsen". (Ebenda.)
Le croiseur cuirassé „Sully". (A.Ma. vom 24.1.04.)
The Japanese cruisers „Kasuga" and „Nischin". (Eg. vom 22.1.04; S.A. vom 23.1.04.)
Shipbuilding and marine engineering 1903. (Eg. vom 22.1., 29.1.04.)
Arsberättelse i skeppsbyggeri och maskinväsende år 1903. (T.i.S., 1903, No. 6.)
The new British shipbuilding programme. (S.A. vom 9.1.04.)
Turbines in the navy. (N.G. vom 7.1.04.)
Steam turbines afloat. (S.W. vom 20.1.04.)
Über den Einfluß ein- oder auswärts drehender Propeller auf die Manövrierfähigkeit von Zweischraubenschiffen. (M.S., 1904, Nr. 2.)
Les cuirassés anglais classe „Canopus". (Y., No. 1351 vom 30.1.04.)
Launching an armoured cruiser. (Eg. vom 29.1.04.)
Dürr- versus Yarrow-Kessel. (A.S.Z., 1904, Nr. 4.)
Der Schiffskessel nach System Schulz. (M.u.K., 1904, Nr. 3, 4.)
Decision as to types of ships needed. (A.N.J. vom 23.1.04.)
The accident of H. M. S. „Bullfinch". (Eg. vom 5.2.04.)
The Curtis steam turbine. (Ebenda.)
An American-German turbine combination. (E. vom 5.2.04.)
Weltschiffbau in 1903. (A.S.Z., 1904, Nr. 5.)
Om fremdrivning af skibe. (T.f.S., Februar 1904.)
Vibrazioni torsinali degli alberi delle macchine marine. (Ri.M., Januar 1904.)
Marine engines in warfare. (E. vom 12.2.03.)
The Riedler-Stumpf steam turbines. (Eg. vom 12.2.04.)
Naval architecture in Japan. (Ebenda.)
Shipbuilding statistics and their significance. (Ebenda.)
Launch of the „New Zealand". (S.W. vom 10.2.04.)
Das Stone-Lloyd-System zum gleichzeitigen und automatischen Abschließen aller wasserdichten Türen auf Schiffen. (M.S., 1904, Nr. 3.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Die taktische Verwertung der Schiffsartillerie. (M.S., 1904, Nr. 2.)
Die Beschießung der „Belleisle". (I.R.A.F., Februar 1904, Beiheft 48.)
Fortschritte im Schießwesen. (M.S., 1904, Nr. 3.)
Die russische Schiffsartillerie. (Ebenda.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Die Unterseeboote bei den Hauptseemächten. (N.M.B. vom 16.1.04; M.u.K., 1904, Nr. 4.)

The development of the submarine in the direction of increased scope. A study of the Lake submarine torpedo-boat „Protector". (S.A. Suppl. vom 2.1.04.)
Early attempt at submarine navigation. (S.A. Suppl. vom 9.1.04.)
Die Verwendung der Unterseeboote im Seekriege. (N.M.B. vom 23. 1. 04.)
Das Bauersche Unterseeboot von 1849. (P., Nr. 745.)
The torpedo in war. (U.S.M., Februar 1904.)
État actuel de la construction des sous-marins en France et à l'Étranger. (Y., No. 1352 vom 6.2.04.)
Submarines. (A.N.G. vom 6.2.04.)
Future of the submarine. (N.L.J., Februar 1904.)
Nos stations de sous-marins. (M.F., Januar 1904.)
Moderne Torpedofahrzeuge. (U., Jahrg. 6, Nr. 17.)
Torpedoes in action. (A.N.G. vom 13.2.04.)
Börresens Torpedo-Virator. (M.S., 1904, Nr. 3.)

Maritime und militärische Fragen.

Estudo comparativo das marinhas militares. (Re.M.B., November 1903.)
Die Streitkräfte Rußlands und Japans in Ostasien. (N.M.B. vom 16. 1. 04.)
Die fremden Marinen im Jahre 1903. (Ebenda.)
Centro del ejército y de la armada. (Re.G.M., Januar 1904.)
More seamen. (N.M.R. vom 21.1.04.)
Training for sea service. (Ebenda.)
Le Japon militaire. (A.Ma. vom 24.1.04.)
Functions of a navy general staff. (A.N.J. vom 9.1., 16.1.04.)
La guerre hispano-américaine aux Philippines du 21 Avril au 16 Aout 1898. (R.M., Dezember 1903.)
Officiers de la flotte anglaise. (Ebenda.)
Frankreichs Militär-Eisenbahnwesen und Kriegstelegraphie. (N.M.B. vom 23. 1. 04.)
Die englischen Seemanöver 1903. (M.S., 1904, Nr. 2.)
Die japanische Marine. (U., Jahrg. 6, Nr. 16.)
Die kriegerischen Machtmittel des britischen Reiches. (Ebenda.)
Unser Offiziersersatz. (Ebenda.)
Noch einiges von der japanischen und russischen Marine. (Ebenda.)
Canada to build a navy. (A.N.J. vom 16.1.04.)
The navies of Russia and Japan compared. (S.A. vom 23.1.04.)
Die deutsche Kriegsflotte am 1. Januar 1904. (N.M.B. vom 30. 1. 04.)
Das Marine-Expeditionskorps. (M.W., 1904, Nr. 15.)
Navy general staff. (A.N.J. vom 23.1.04.)
Die Wehrmacht Japans und Rußlands zur See. (I.R.A.F., Februar 1904, Beiheft 48.)
Die chinesische Flotte. (Ebenda.)
Die japanischen Seekriegshäfen. (O.L., 1904, Nr. 2; I.R.A.F., Februar 1904.)
Heerwesen Koreas. (I.R.A.F., Februar 1904.)
Kriegsstärke Rußlands im fernen Osten. (Ebenda.)
Reorganisation der französischen Kolonialarmee. (Ebenda.)
Opposing fleets in the far east. (N.L.J., Februar 1904.)
La guerra di crociera. (Ri.M., Januar 1904.)
Das militärische Verkehrs- und Nachrichtenwesen der Gegenwart. (D.O., 1904, Nr. 6.)
La flotte Japonaise depuis sa création jusqu'à nos jours. (M.F., Januar 1904.)
Die maritime Überlegenheit Japans über Rußland in Ostasien. (N.M.B. vom 6. 2. 04.)
Kreuzerkrieg. (U., Jahrg. 6, Nr. 17.)
Offiziersersatz der nordamerikanischen Marine. (D.F., 1904, Nr. 2.)
Russo-Japanese Conflict. Alliances and their bearing. (N.M.R. vom 11.2.04.)
The Japanese and Russian fleets. (E. vom 12.2.04.)

War! (S. W. vom 10.2.04; Eg. vom 12.2.04.)
The eastern war. (A.N.G. vom 13.2.04; Y., No. 1353 vom 13.2.04.)
Sea power and the eastern war. (A.N.G. vom 13.2 04.)
Les chefs de la marine russe. (Y., No. 1353 vom 13.2.04.)
Zum russisch-japanischen Kriege. (D.O., 1904, Nr. 7; D.K.Z., 1904, Nr. 7.)
Bericht der Schiedsrichter über die englischen Flottenmanöver 1903. (M.S., 1904, Nr. 3.)
Die russische „Freiwillige Flotte". (Ebenda.)
Die russischen und japanischen Seestreitkräfte in Ostasien. (U., Sonderausgabe 1904.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The naval position of Japan and Russia. (N.M.R. vom 21.1.04.)
Politics and the far east. (A.N.G. vom 23.1.04.)
The navy and the nation. (J.U.S.I., Januar 1904.)
The French naval programme of 1900—1906. (Ebenda.)
La situation de notre marine en extrême-orient. (Y., No. 1351 vom 30.1.04.)
The Australasian naval defence bill. (N.M.R. vom 4.2 04.)
The invasion of England by Germany. Is it practicable? (N.L.J., Februar 1904.)
Sur la sellette parlementaire. (M.F., Januar 1904.)
Ostasien und die großen Mächte. (O.L., 1904, Nr. 2.)

Bildungswesen.

Der technische Schulunterricht in den Vereinigten Staaten. (Z., 1904, Nr. 4.)
Die militärtechnische Akademie. (K.T., Jahrg 7, Nr. 1.)
L'école navale russe et l'académie de Nicolaiev. (A.Ma. vom 7.2.04.)
Zur Reform der nautischen Schulen in Österreich. (M.S., 1904, Nr. 3.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Tätigkeit britischer Werften im Jahre 1903. (H., 1904, Nr. 4.)
Les grands travaux de Bizerte. (A.Ma. vom 24.1.04.)
The Durban floating dock and workshop. (S.A. vom 2.1.04.)
Dockyards under the pennant. (N.M.R. vom 28.1.04.)
Ausbau der russischen Häfen. (A.S.Z., 1904, Nr. 6.)
Hafenbauten in Buenos Aires. (Ebenda.)

Sanitätswesen.

Servicio sanitario de la armada invincible. (Re.G.M., Januar 1904.)
Sanitary engineering. (Eg. vom 22.1.04.)
Über einen Fall von Hitzschlag an Bord. (S.T.H., 1904, Nr. 2.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Administration of the United States navy. (N.M.R. vom 28.1.04.)

Rechtsfragen.

Neutral vessels in war time. (Eg. vom 22.1.04.)
The rule of the road. (A.N.G. vom 30.1.04.)
The law of marine insurance. (Eg. vom 29.1.04.)
La pirateria. (Ri.M., Januar 1904.)
La houille contrebande de guerre. (Y., No. 1353 vom 13.2.04.)

Koloniale Fragen.

Der Aufstand in Südwestafrika. (D.K.Z., 1904, Nr. 3, 4, 5, 6, 7; D.K., 1904, Nr. 3; M.W., 1904, Nr. 18, 19, 21; U., Jahrg. 6, Nr. 17.)

Colonial grievances. (U.S.M., Februar 1904.)
Die deutschen Kolonialtruppen. (D.F., 1904, Nr. 2.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

The British international Cup for motor boats. (Y., No. 1350 vom 23.1.04.)
Plan d'un sloop de course de 33 pieds de flottaison. (Ebenda.)
Some thoughts on the design of modern steam yachts. (N.G. vom 26.11.03.)

Geschichtliches.

Le blocus de Brest 1803—1805. (R.M., Dezember 1903.)
Das Dampfschiff vor 100 Jahren. (H., 1904, Nr. 5.)
Admiral Benbow. (N.L.J., Februar 1904.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Das Verhalten von Kupfer und einigen Kupferlegierungen sowie von Eisen mit verschiedenem Phosphor- und Nickelgehalt im Seewasser. (P., Nr. 744.)
The de Forest wireless tests across the Irish Channel. (S.A. vom 16.1.04.)
Ocean cables. (N.G. vom 7.1.04.)
Studie über die Rentabilität einer Fünfmastbark mit Auxiliarmaschine für die Fahrt zwischen Hamburg und Ostindien. (S., Jahrg. 5, Nr 8, 9.)
Sauggasanlagen auf Schiffen. (A.S.Z., 1904, Nr. 4.)
The Government and Welsh smokeless. (S.W. vom 5.2.04.)
Le tunnel sous la Manche. (M.F., Januar 1904.)

Nautische Fragen.

O prisma sextantal de Blish. (Re.M.B., November 1903)
Das Seezeichenwesen in der Hamburger Bucht. (H., 1904, Nr. 4.)
Om höjdmetoden. Formler för beräkningarna. (T. i S, 1903, No. 6.)
Beziehungen zwischen der Luftdruckverteilung und den Eisverhältnissen des Ostgrönländischen Meeres. (A.H., 1904, Nr. 2.)
Der Schneesturm vom 18. bis 20. April 1903 in Ostdeutschland. (Ebenda.)
Die Witterung zu Tsingtau im Juni, Juli und August 1903 nebst einer Zusammenstellung für den Sommer 1903. (Ebenda.)
Über Mitwindbestimmung bei Anemometerprüfungen. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Lancement du paquebot „Gallia“. (Y., No. 1350 vom 23.1.04; A.Ma. vom 24.1.04.)
Les Messageries maritimes. (A.Ma. vom 31.1.04.)
Ausbau der französischen Wasserstraßen. (A.S.Z., 1904, Nr. 4.)
Naval expenditure and mercantile marine. (N.M.R. vom 4.2.04; N.L.J., Februar 1904.)
Passengers on Atlantic liners. (Eg. vom 5.2.04.)
British shipowners prospects. (S.W. vom 3.2.04.)
Die Entwickelung der englischen Schiffahrt im Vergleiche mit derjenigen anderer Länder. (H., 1904, Nr. 7.)
Befähigungsnachweis und Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute. (Ebenda.)
Le sept mats goelette américain. (Y., No. 1353 vom 13.2.04.)

Handels- und Verkehrswesen.

Trade and shipping in 1903. (S.W. vom 13.1.04.)
Ein Rückblick und ein Ausblick auf die Dinge in China. (O.L., 1904, Nr. 1.)
Deutscher Handel und deutsches Kapital im Ausland. (M.u.K., 1904, Nr. 3.)
Japans Außenhandel. (O., Februar 1904.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Über die im Jahre 1903 ausgeführte Versuchsfischerei auf dem Kaiser Wilhelm-Kanal. (M. S. V., 1904, Nr. 1.)
Aus den Reiseberichten der Fischereischutzschiffe. (Ebenda.)
Ein Rettungsboot mit Dampfbetrieb. (M. S., 1904, Nr. 3.)

Verschiedenes.

The late Sir Henry Keppel. (A. N. G. vom 23. 1. 04.)
Die Bedeutung des Charakters im Leben und in den Leistungen des Offiziers. (D. O., 1904, Nr. 3.)
Die russische Polarexpedition. (H., 1904, Nr. 6.)
Der Wert der sibirisch-mandschurischen Bahn. (D. O., 1904, Nr. 6.)

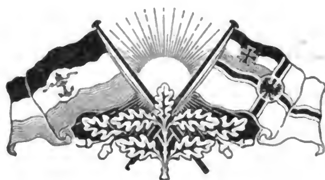


Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annaes do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. u. K. = Meer und Küste.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68–71.





Der Große Kurfürst und Friedrich der Große in ihrer Stellung zu Marine und Seehandel.

Von Reinhold Koser.

Als in der zweiten Hälfte des abgelaufenen Jahrhunderts unsere Kriegsflotte entstand, da lenkte sich die Erinnerung zurück auf die erste Flotte eines Hohenzollern, auf die Marinepolitik des Großen Kurfürsten, des Herrschers, der auch auf diesem Gebiete der Bahnbrecher geworden ist und ein großes Ziel fest und kühn ins Auge gefaßt hat, der das Wort gesprochen hat: „Seefahrt und Handel sind die fürnehmsten Säulen eines Estats“, und der, soweit seine knappen Hilfsmittel zureichten, bemüht gewesen ist, diese Säulen aufzurichten.

Zwischen der Regierung des Großen Kurfürsten und dem Zeitalter der Begründung des Deutschen Reichs und der deutschen Flotte liegt das Jahrhundert Friedrichs des Großen, in welchem der preußische Staat über das unbestritten erste Landheer des damaligen Europa verfügte, die Rüstung zur See aber völlig außer Augen ließ.

Wir werden uns fragen, wie sich diese Unterbrechung erklärt. Weshalb verzichtete der Staat im 18. Jahrhundert auf die Kriegsflotte, die er im 17. Jahrhundert sich bereits beschafft hatte? Welches waren die Bedingungen, unter denen der Große Kurfürst, welches die, unter denen Friedrich der Große handelte? Die einschlägigen Einzelheiten aus beiden Zeitaltern sind bekannt, sind durch die archivalische Forschung jetzt hinreichend aufgehellt,*) und deshalb soll hier nicht eine Schilderung der Einzel-

*) Wie bekannt, ist der Quellenstoff für das erste Zeitalter jetzt nahezu vollständig in dem Werke von R. Schück: „Brandenburg-Preußens Kolonialpolitik unter dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern, 1647 bis 1721“ (Leipzig 1889, zwei Bände) vereinigt. Für die einschlägige Literatur zur Geschichte der anderen Periode darf ich mich auf die Quellennachweise in meinem Buche „König Friedrich der Große“ (zwei Bände, 2. Auflage, Stuttgart 1901 bis 1903) beziehen; vgl. u. a. daselbst I. S. 634 ff., II. S. 680, 686.

vorgänge gegeben, wohl aber die Nebeneinanderstellung der beiden Epochen, die Vergleichung ihrer Bestrebungen und ihrer Ergebnisse versucht werden.

Ein rascher Überblick über den Stand des Welthandels um die Mitte des 17. Jahrhunderts wird uns den Hintergrund für die maritime Politik des Großen Kurfürsten gewinnen lassen.

Während des ganzen ersten Jahrhunderts seit der Entdeckung der neuen Welt und seit der Aufschließung des Seewegs nach Ostindien haben die Entdeckernationen, die Spanier und die Portugiesen, den unmittelbaren Handel nach beiden Indien ausschließlich für sich behauptet. Nach der Eroberung Portugals durch die spanischen Nachbarn war für eine kurze Spanne Zeit der Welthandel geradezu monopolisiert, bis dann im Verlauf des niederländischen Unabhängigkeitskampfes die Wassergeusen sich allmählich von den europäischen Küsten auf das Weltmeer und an seine jenseitigen Gestade wagten. Als die Spanier 1594 den Hafen von Lissabon für die niederländischen Schiffe sperrten, wurden diese, wie treffend gesagt worden ist, geradezu gezwungen, sich die Kolonialwaren selber aus Indien zu holen, und durchsetzten nun das spanisch-portugiesische Kolonialgebiet mit ihren befestigten Niederlassungen. 1602 trat die holländisch-ostindische Kompagnie ins Leben, 1621 die westindische; erst 1618 besetzten die Holländer Java, erst 1638 Ceylon, erst 1653 gründeten sie die Kapkolonie.

Von den Holländern wurden die Briten, als sie sich gleich jenen auf das Weltmeer wagten, zunächst überall überflügelt und zurückgedrängt. Ihre erste, 1600 entstandene ostindische Kompagnie kam gegen die gleichzeitig gegründete holländische nicht auf. Man nahm geradezu vorlieb mit den abgelegten Besitzstücken der Holländer; als diese nach Begründung der Kapkolonie St. Helena aufgaben, besetzten die Engländer 1661 diese Insel, ihre erste Flottenstation auf der Fahrt nach Indien. Die Niederlassungen in Nordamerika erhielten stärkeren Zufluß von Kolonisten erst in der Epoche der englischen Bürgerkriege. Erst Cromwell mit seiner Navigationsakte von 1651 nahm den Kampf gegen die ältere protestantische Seemacht mit Bewußtsein und Erfolg auf. Erst von der Besetzung Jamaikas im Jahre 1655 datiert die Bedeutung der englischen Aufstellung in Westindien, erst 1667 entrissen die Briten den Holländern ihren Hauptplatz in Nordamerika und tauften Neu-Amsterdam in New-York um.

Langsamer noch als die Engländer faßten die Franzosen in der neuen Welt Fuß. Erst Richelieu und Colbert schufen eine Kriegsflotte, die dann für kurze Zeit die stärkste der Welt war. Erst 1664 entstanden die westindische und die ostindische Kolonie.

Noch sei erwähnt, daß auch in Schweden zu Gothenburg 1635 eine Handelskompagnie für den Verkehr nach den neuen Erdteilen gegründet wurde, nachdem Christian IV. von Dänemark 1616 mit der Stiftung einer ostindischen Kompagnie vorangegangen war. „Lebhaft und oft“, so sagt der neueste Darsteller der dänischen Geschichte von diesem Könige, „hat ihn der Wunsch erfüllt, sein dänisch-norwegisches Volk, das die Natur gleichsam für die See und ihre Beherrschung bestimmt zu haben schien, zu leitender Stellung in den europäischen Gewässern emporzubringen, nicht nur neben und über den alten Gegnern, den Hansen, sondern auch gegenüber den gerade in seiner Zeit mächtig aufstrebenden Niederländern und Engländern.“

Es mußte an diese Vorgänge und ihre chronologische Abfolge erinnert werden,

um ersehen zu lassen, daß beim Ausgang des Dreißigjährigen Krieges für Deutschland noch keineswegs an sich der Zeitpunkt verpaßt war; daß die Deutschen an sich ebensogut wie die Engländer und Franzosen noch jetzt um die Mitte des 17. Jahrhunderts berufen waren, in den Wettkampf einzutreten, bei der Teilung der Welt ihr Los zu beanspruchen, ihren Platz an der Sonne zu verlangen.

Man nimmt an, daß der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg von dem längeren Besuch, den er als Kurprinz den Niederlanden abstattete, bestimmende Eindrücke mit nach Hause gebracht habe: die Richtung auf Seefahrt und Handel. Die Annahme hat alle Wahrscheinlichkeit für sich. Ohnehin aber mußte Friedrich Wilhelm schon als Kind seiner Zeit, als Fürst des 17. Jahrhunderts, des Jahrhunderts der großen Handelskompagnien und des maritimen Wettbewerbes zwischen den europäischen Nationen, und endlich als der Beherrscher weiter deutscher Küstengebiete auf handelspolitische und maritime Entwürfe hingeführt werden.

Das Drückendste und Beschämendste für den deutschen Handel war allemal, daß man vor der eigenen Tür, ja im eigenen Hause von den Fremden sich eingeengt, bevormundet, beherrscht sah. Die deutschen Seestädte waren schon seit der Mitte des 15. Jahrhunderts durch die skandinavischen Mächte schrittweise aus dem Ostseehandel zurückgedrängt worden. Nur daß dabei der Gewinn erst in zweiter Linie den Dänen und den Schweden selbst, in erster Linie aber einem lachenden Dritten zufiel, den Holländern. Man berechnete, daß um die Mitte des 17. Jahrhunderts im Durchschnitt jährlich 1200 holländische Schiffe in das Baltische Meer kamen. Im Jahre 1644 segelten die Holländer auf ihrer großen Frühjahrsfahrt mit 700 Handelsschiffen durch den Sund, denen 43 Kriegsschiffe bis zur Durchfahrt das Geleit gaben. Das nächste Jahr kamen 300 Kauffahrer, und diesmal ertrotzten auch die Geleitschiffe sich die Einfahrt in den Sund: vorn und hinten fuhren die Kriegsschiffe klar zum Gefecht, zwischen ihnen die Handelsflotte. Der alte König Christian IV. stand auf Kronburg am Fenster, als die Durchfahrt vor sich ging; die holländischen Geschütze sandten ihm ihren Salut wie zum Hohn: so tief war der König in 57jähriger Regierung noch nicht gedemütigt worden. Das war, als die dänische Flotte in dem Gefecht bei Fehmarn von der schwedischen außer Kampf gesetzt worden war. Damals triumphierte man in Holland: „Die Schlüssel des Sundes liegen auf der Börse in Amsterdam."

Das Eine haben die Holländer nicht erreicht, daß ihnen für ihren Handel ein fester Stützpunkt an den Küsten der nordischen Gewässer eingeräumt worden wäre — sie hatten an die Erwerbung von Drontheim oder von Glückstadt gedacht. In dieser Beziehung waren, dank ihrer Waffensiege, die Schweden erfolgreicher. Die Eroberung des Herzogtums Bremen und des Fürstentums Verden, der Stadt Wismar, der Insel Rügen und des ganzen Vorpommern mit Stralsund und Stettin war ein noch wertvollerer Gewinn als vorher die Besetzung von Ingermanland, Esthland und Livland. Und in den Küstenlanden, die dem Kurfürsten von Brandenburg zugefallen waren, in Preußen und in Hinterpommern, da hatten sich die Schweden wenigstens einen erheblichen Anteil an den Zollerträgen der Hafenplätze, an den Lizenten gesichert; die Hälfte dieser Lizenten gehörte ihnen, und die Verwaltung der Lizenten war eine königlich schwedische, so daß die Zollsätze durch den Kurfürsten von Brandenburg nicht erhöht und überhaupt nicht verändert werden durften. Diese trostlosen Zustände geben

26*

die Erläuterung zu dem Klageruf in jener brandenburgischen Staatsschrift, die der Kurfürst 1657 veröffentlichen ließ: „Was sind Rhein, Weser, Elbe und Oder anders als fremder Nationen Gefangene."

Es ist bezeichnend, daß die beiden im großen Stile entworfenen Pläne zur Schaffung einer deutschen Marine, die im Verlauf des Dreißigjährigen Krieges Gegenstand diplomatischer Verhandlung geworden sind, jeder in seiner Art, die Mitwirkung einer fremden Macht voraussetzten.

Im Winter von 1627 auf 1628, als Wallenstein auf seinem Siegeszug gegen den Dänenkönig die kaiserlichen Fahnen bis an die Nord- und Ostsee getragen hatte, ließ Kaiser Ferdinand den Hansastädten den Antrag vorlegen, ihre „Sozietät" unter kaiserlichen Schutz und Schirm zu stellen und einen Bund mit Spanien zu schließen, um den Holländern den Handel zwischen den deutschen Küsten und Spanien zu entreißen. Eben damals wurde Wallenstein zum Admiral der ozeanischen und baltischen Gewässer ernannt. Und dem König von Spanien bot der Kaiser die den Dänen entrissenen Lande der cimbrischen Halbinsel, Schleswig und Jütland, zum Kauf an. Den Hansastädten stellte der kaiserliche Gesandte vor: Was könne einer so ansehnlichen, volkreichen, streitbaren, mächtigen Nation wie Deutschland verkleinerlicher, schimpf- und spöttlicher sein, als daß sie sich von anderen, mit ihr gar nicht zu vergleichenden Völkern auf ihren eigenen Meeren und Flüssen iura et leges vorschreiben lasse und denselben nolens volens gehorchen müsse." Die Anträge des Kaisers wurden auf dem von 11 Städten beschickten Hansatage zu Lübeck beraten und verworfen; man argwöhnte, daß der Kaiser sich der Ostseehäfen bemächtige, eine große Flotte ausrüste, die ganze Ostsee beherrsche, die Niederlande wieder unter Spanien bringe und die römische Konfession nach Austilgung der evangelischen Religion wieder einführe.

Das Gegenstück zu dem österreichisch-spanischen Plane war der Antrag, den der Kanzler Axel Oxenstjerna 1634 nach dem Tode des großen Schwedenkönigs an Schwedens deutsche Verbündete brachte, „durch Anrichtung einer Generalhandelskompagnie die Kommerzien, Nahrungen und allgemeine Wohlfahrt in Teutschland wiederum in Flor zu bringen und den Feind durch dieses Mittel in die Schranken eines wohl versicherten und beständigen Friedens zu zwingen". Gustav Adolf habe noch kurz vor seinem Tode dieses Projekt empfohlen und aus wohlmeinender väterlicher Affektion gegen die evangelische teutsche Nation es dahin gerichtet, daß Teutschland zu gleichem Rechte wie die schwedischen Lande darin begriffen sein solle.

Der schwedische Entwurf mit protestantischer Färbung fand bei den deutschen Reichsständen ebensowenig Anklang wie vorher bei den Hansastädten der habsburgische Flottenplan mit dem Hintergrunde der Gegenreformation und österreichisch-spanischer Eroberungspolitik.

Also der Zusammenhang zwischen diesen handelspolitischen Entwürfen und den politischen und konfessionellen Gegensätzen, welche die Welt spalteten, war eng und unmittelbar. Die wirtschaftliche Konzentration sollte als Hebel dienen zur Bewältigung der politischen Aufgabe.

Betrachten wir nun die maritimen Entwürfe und Unternehmungen des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg, so wollen auch sie in ihrer Abfolge aus der jeweiligen politischen Lage erläutert werden. Ihre allgemeine Tendenz

blieb sich gleich; für die Ausführung mußten sie angepaßt werden dem wechselnden Gange der Politik, den Verbindungen, in denen der Kurfürst heute oder morgen stand.

Holländer waren es überall, die den europäischen Herrschern ihre Vorschläge und Anschläge zu Gründungen, zur Errichtung von Kompagnien und Anlegung von Kolonien vorlegten und anpriesen. Wie Marselis Boshouver dem dänischen und Louis de Geer dem schwedischen Könige, so lieferten die Gijsel und Raule dem brandenburgischen Kurfürsten die Projekte. Gijsel van Lier, der dem Kurfürsten 1647 während des Besuches im Haag vorgestellt wurde, wollte Pillau zum Sitz einer brandenburgisch-ostindischen Kompagnie machen und sah dort im Geist schon ein zweites Amsterdam aufblühen. Die erforderlichen Einlagen wollte er aus den Niederlanden beschaffen, wo seiner Versicherung nach zahlreiche Kapitalisten aus Konkurrenzneid gegen das Monopol der einheimischen Kompagnien sehnsüchtig der Gelegenheit harrten, ihr Geld in der Fremde zu Handelszwecken anzulegen. Der junge Kurfürst sah sich damals in seiner Hoffnung, Stettin und die Odermündungen zu gewinnen, betrogen; umsomehr glaubte er sich verpflichtet, auf seiner übrigen Länder Aufnahmen bedacht zu sein, „nachdem Uns das beste und edelste Teil Unserer Pommerischen Lande abgegangen". Rückhalt suchte er für seine Politik in jenen Jahren beim Kaiser; dementsprechend wurde auch für den handelspolitischen Plan Fühlung mit den habsburgischen Höfen zu gewinnen gesucht, „wegen des Trafiks nach den Molukken und philippinischen Inseln, wie auch nach Nova Hispania und anderen Orten". Als voraussichtliche Gegner galten Engländer, Holländer und Portugiesen; als wohlwollend die Dänen, bei dem auf beiden Staaten lastenden Druck der holländischen Seeherrschaft. Das bisher dänische Trankebar an der Südostküste Vorderindiens sollte der Stützpunkt der brandenburgischen Unternehmung werden. Wir wissen heute, daß man in Kopenhagen damals diese Niederlassung, diese „Räuberkolonie", als hoffnungslos verkracht ansah; daher der zunächst auffällige Eifer der Dänen, dieses Besitzstück für ein gutes Stück Geld an das kolonialpolitisch minder erfahrene Brandenburg loszuschlagen: es galt, um einen dem Könige Christian geläufigen vulgären Ausdruck zu gebrauchen, dem Kurfürsten dieses Trankebar „beizuschmieren". Das Geschäft ist dann nicht zustande gekommen, da die von dem holländischen Unternehmer verheißenen Zeichnungen ausblieben, Brandenburg also nicht zahlen konnte.

Ein neuer Anlauf gehört der Epoche des neuen Bündnisses zwischen dem Kaiser und dem Kurfürsten an, das im Jahre 1658 gegen Schweden geschlossen worden war. Noch während des schwedischen Krieges war dem Kurfürsten 1658 eine Denkschrift, wie es scheint wieder durch Gijsel, übergeben worden, die ihm die Würde eines kaiserlichen Admiralgenerals zudachte und durch einen Handelsvertrag mit Spanien der zu gründenden Reichsmarine den Weg nach Indien öffnen wollte. Das Projekt wurde nach dem Frieden von Oliva, in welchem Friedrich Wilhelm abermals auf Vorpommern hatte verzichten müssen, wenigstens teilweise aufgenommen. Eine „deutsche Compagnie" oder „deutsche Fürstencompagnie" unter der Leitung von Österreich, Spanien und Brandenburg sollte gegen den holländischen Handel nach Deutschland in Wettbewerb treten, den Verkehr zwischen Spanien und der Ost- und Nordsee übernehmen. In Wien fand der Plan an einem Franziskanerpater, der Gedanken katholischer Mission und Propaganda daran knüpfte, einen warmen Fürsprecher; in Madrid

aber befürchtete man von solchem Beginnen Irrungen mit Holland und England, und der brandenburgische Kurfürst ließ die Verhandlung bald fallen, als er einen Vertrag mit England schloß, der ihn seinen bisherigen Freunden entfremdete.

Die handelspolitischen Entwürfe haben dann geruht, bis ein abermaliger Krieg mit Schweden die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit einer Seewehr dem Kurfürsten wieder vor Augen führte. Auf den in Holland geheuerten Fregatten und Galioten zeigte sich der brandenburgische Adler bei der Belagerung von Stettin und bei der Landung auf Rügen, in dem rühmlichen Seetreffen bei Bornholm und auf der Razzia nach schwedischen Kauffahrern.

Von seinen Bundesgenossen verlassen, mußte der Kurfürst im Jahre 1679 unter dem Druck der französischen Übermacht den demütigenden Frieden von St. Germain schließen und das im ruhmvollsten Kampfe ihnen entrissene Vorpommern von neuem den Schweden einräumen. Mit welcher Zähigkeit aber der unbeugsame Fürst an den handelspolitischen Entwürfen hing, die sich ihm an die Eroberung von Stettin geknüpft hatten, beweist sein Versuch, einen Wasserweg von der Mark Brandenburg an die Ostsee, just jetzt da er sich die Odermündungen wieder verschlossen sah, trotz alledem zu eröffnen, wenn auch auf noch so mühselige und noch so dürftige Weise: es galt ihm, die Seefrachten durch Landfuhren von Kolberg bis Dramburg, von dort aber auf dem Flüßlein Drage, das man schiffbar zu machen versuchte, zur Netze und weiter zur Warthe und Oder zu schaffen.

Die unmittelbare Veranlassung, aus der Brandenburg seine Kriegsschiffe ausgerüstet hatte, fiel nach dem Friedensschlusse von 1679 weg. Sollte gleichwohl die Flottenpolitik fortgesetzt werden? Es fehlte ihr im Lande und selbst in der unmittelbaren Umgebung des Herrschers an Gegnern nicht. Friedrich Wilhelm gab seinen Ministern Grumbkow und Meinders zu, daß eine Notwendigkeit nicht vorliege, „dieses Werk auf solche kostbare Art bei Friedenszeiten zu unterhalten". Aber gegen ihren Rat fällte er die Entscheidung für die Flotte, in dem denkwürdigen Worte, das heute das dem großen Fürsten zu Kiel errichtete Denkmal ziert: „Daß Wir das Werk der Marine sowohl in Consideration Unserer Gloire, welche dabei interessiret ist, als auch aus vielen anderen Respecten fortgesetzet wissen wollen." Am 1. Oktober 1684 gingen die bisher dem Unternehmer Raule gehörigen, vom Staate nur gemieteten Schiffe durch Kauf in den unmittelbaren Besitz des Kurfürsten über.

Die stärkste Schwierigkeit bot die Aufbringung der Unterhaltungskosten. Bisher hatte der Ertrag der Prisen die Ausgaben für die kleine Flotte gedeckt. Jetzt zur Friedenszeit versiegte diese Einnahmequelle oder konnte doch nur noch ausnahmsweise und nur noch ganz vorübergehend erschlossen werden, wie in der bekannten Unternehmung der brandenburgischen Kriegsschiffe gegen Spanien. Als Teilnehmer an dem Koalitionskriege gegen Frankreich hatte sich Spanien verpflichtet, dem mitverbündeten Kurfürsten von Brandenburg Subsidien zu zahlen. Den säumigen Schuldner, den böswilligen Schuldner zur Einhaltung seiner Verpflichtung zu zwingen, ließ der Kurfürst an den europäischen wie an den westindischen Küsten des Atlantischen Ozeans auf spanische Schiffe fahnden, und die Beute machte ihn wenigstens für die Kosten der Ausfahrt bezahlt, wenn auch Spanien sich niemals gemüßigt gesehen hat, die rückständigen Subsidien abzutragen.

Die Zukunft der jungen Marine finanziell sicherzustellen, „die Cassa zu vergrößern“, sollte die Gründung der Handelskompagnie für Guinea dienen, die am 17. März 1682 unter „Flagge, Autorität und Schutz“ des Kurfürsten ins Leben trat und das Fort Groß-Friedrichsburg zum Stützpunkt erhielt. Benjamin Raule versprach sich von dieser Gründung goldene Berge: man werde alle Zeit mit Bauen von Schiffen fortfahren können, und der Kurfürst solle in zehn Jahren zur See so konsiderabel sein, daß sich viele Fürsten umsehen würden. Man weiß, daß die Hoffnungen sich nicht erfüllten. Der einzige nennenswerte Gewinn, den die Kompagnie erzielte, verschaffte ihr der Sklavenhandel nach Amerika, und auch dieser Gewinn fiel bald aus, schon deshalb, weil man sich keinen Stapelplatz in Westindien dauernd sichern konnte. Die zur Finanzierung der Marine gegründete Kompagnie erheischte vielmehr Zuschüsse aus dem Marinefonds.

Ebenso mißlich wie die Finanzlage war die politische Konjunktur. Sowohl für den Beutezug gegen die spanischen Schiffe wie für die Gründung der westafrikanischen Kompagnie war die Voraussetzung das Bündnis mit Frankreich gewesen. Die brandenburgischen Kaper hätten sich auf den Atlantischen Ozean nicht hinauswagen dürfen, wenn ihnen nicht für den Fall der Bedrängnis französische Häfen offen gestanden hätten. Und so ließ sich Friedrich Wilhelm auch für seine neue Kolonie und ihren Schiffsverkehr den Schutz Frankreichs zusagen, den Schutz gegen eine Vergewaltigung durch die Holländer. Als das Bündnis mit Frankreich sich löste, traten die Holländer alsbald sehr anmaßlich und gewaltsam gegen die brandenburgischen Kompagnieschiffe auf, so daß der Kurfürst geeignete Repressalien in Erwägung zog. Ohne Frage würden die Holländer die Kompagnie sofort tot gemacht haben, wenn jetzt nicht ein neues europäisches Verteidigungsbündnis gegen Ludwig XIV. sich als unabweisbar ergeben hätte, für das man die Beteiligung Brandenburgs nicht entbehren wollte, und nur deshalb verfuhr Holland gegen den brandenburgischen Seehandel mit etwas mehr Glimpf. Nun aber hatte Brandenburg wiederum die Kaperschiffe Frankreichs zu fürchten. Als der erste preußische König eine Verstärkung für die Besatzung von Großfriedrichsburg in See gehen ließ, mußte man unter fremder Flagge fahren.

König Friedrich I. hat ehrenhalber die Kolonie in Afrika gehalten, er hatte „seine gloire und point d'honneur darein gesetzet, das Kommerzienwerk zu kontinuieren.“ Friedrich Wilhelm I. hat dann bekanntlich unmittelbar nach seinem Regierungsantritt den Verkauf der Kolonie verfügt, der freilich erst nach acht Jahren sich bewirken ließ; der nur nüchternen Erwägungen zugängliche Herrscher hielt das Unternehmen seines Großvaters „vor eine Chimäre“, „in Erwägung des schlechten Vorteils oder besser zu sagen des großen Schadens und Verlustes vieler Tonnen Goldes“, auch da in Kriegszeiten mit dem Werk wegen ermangelnder Eskorte gar nicht fortzukommen sei.

Also ging das Erbe des Großen Kurfürsten, soweit es auf und über See lag, verloren. Als Friedrich II. hundert Jahre nach seinem Urgroßvater den Thron bestieg, gedachte er in seinen „Memoiren zur Geschichte des Hauses Brandenburg“ der Flotte und der Kolonie seines Ahnen nur ganz beiläufig und ohne ein Wort des Bedauerns über das Dahinschwinden beider. So ganz war die brandenburgisch-preußische

Politik von dem stolzen Flug der maritimen Entwürfe des großen Kurfürsten zurückgekommen.

Und doch war man auch zur See inzwischen vorwärtsgekommen, nicht bloß, wie allbekannt, zu Lande. Der große Kurfürst hat eine Kriegsflotte gehabt ohne Handelsflotte. Friedrich der Große hatte eine Handelsflotte ohne Kriegsflotte.

Als der Kurfürst 1682 unter brandenburgischer Flagge auf spanische Schiffe kreuzen ließ, besaß Brandenburg noch keine Schiffe für den überseeischen Handel, an denen ein Gegner für brandenburgische Kapereien hätte Vergeltung üben mögen. Zwei Menschenalter später war der Stamm zu einer Handelsflotte vorhanden, der nun von Jahr zu Jahr sich kräftiger auswuchs; das heißt, das Seewesen des Staates hatte eine Bedeutung erreicht, bei der ein bewaffneter Streifzug zu Wasser, wie ihn der große Kurfürst hatte ausführen lassen, für die preußische Handelsschiffahrt die empfindlichsten Rückschläge unmittelbar nach sich gezogen hätte.

Ein paar statistische Angaben über das allmähliche Anwachsen der preußischen Handelsflotte mögen das Gesagte erläutern.

In den Zeiten der deutschen Ordensherrschaft hatten preußische Schiffe französische und portugiesische Häfen angelaufen. Das hatte seit langem aufgehört, als Preußen an Brandenburg kam, und durch die ganze Regierung des großen Kurfürsten hielt der Niedergang an. 1704 besaß Königsberg kein einziges großes Seeschiff. Der ganze Handel, die Ausfuhr von Korn, Hanf, Schiffsbauholz lag in den Händen der Holländer. Als 1718 von der Staatsregierung die Aufnahme eines direkten Seeverkehrs mit Frankreich empfohlen wurde, ergab sich wieder das völlige Fehlen geeigneter Schiffe, und die Kaufmannschaft machte geltend, keiner der Königsberger Handelsleute werde einen so großen Hazard über sich nehmen, dergleichen Schiffe mit schweren Unkosten aufzubauen, falls nicht einiger Profit augenscheinlich davon zu hoffen. Noch 1732 betont ein Bericht, daß kein Bedürfnis zu eigner Reederei vorliege, da reichliches Angebot von fremder Schiffsgelegenheit vorhanden sei. Was nun unter der Regierung Friedrichs des Großen für die Hebung des Schiffbaues und des überseeischen Geschäfts geschah, ist nicht immer folgerichtig gewesen und hat den Wünschen und Ansprüchen der Reeder und Kaufherren vielfach nicht entsprochen; aber ein erfreuliches Gesamtergebnis ist doch erzielt worden: 1781 besaß Königsberg 59 Seeschiffe, Pillau 6, Memel 19, zusammen 84. Im folgenden Jahre war die Zahl dieser Seeschiffe um 6 weitere gestiegen.

Die Stettiner Reederei ist nie so ganz heruntergekommen, wie die Königsberger. Doch mußte man auch hier, als Vorpommern 1720 endlich an Preußen gekommen war, erst einen neuen Grund legen. Die Stadt zählte damals nur 12 000 Einwohner; ein einziger Schiffskrahn, eine einzige Wage genügten dem ganzen Verkehr. Als Friedrich II. zu Anfang seiner Regierung Vorschläge einforderte, wie dem Stettiner Handel aufzuhelfen sei, erklärte die Bürgerschaft schwungvoll, die Ehre des Königs erfordere es, daß dessen Flaggen häufiger in See gefunden und gesehen würden. Nun wurde 1742 mit der Erwerbung von Schlesien auch der Oberlauf der Oder preußisch, wie 1720 Unterlauf und Mündung, wenigstens der eine von den großen deutschen Strömen stand jetzt unter derselben Herrschaft. König Friedrich beabsichtigte, den Seehandel (durch Sperren im Magdeburgischen) nach Möglichkeit von der Elbe fort-

zulenken und auf die Oder zu ziehen; über Stettin sollten in Zukunft mit Hilfe der Oder und der neuerbauten Kanäle zwischen Oder und Elbe nicht bloß die Marken, Pommern und der slavische Osten, sondern auch die preußischen Provinzen Magdeburg und Halberstadt, womöglich auch Kursachsen, ihre Kolonialwaren und die sonstige überseeische Einfuhr erhalten. Ich übergehe das einzelne und führe nur an, daß Preußisch-Pommern zu Beginn des Siebenjährigen Krieges 222 Seeschiffe besaß, wovon über 70 auf Stettin entfielen; daß der Bestand 1764 auf 119 zurückgegangen war, sich bis 1770 auf 186, 1782 auf 303 hob. Der Umsatz des Stettiner Handels betrug im letzten Regierungsjahr Friedrich Wilhelms I. 300 000 Taler, im letzten Jahr Friedrichs II. 4½ Millionen.

Ostfriesland zählte zu Ausgang der Regierung Friedrichs des Großen 892 Seeschiffe mit 5400 Matrosen. Der 1750 in Emden gegründeten Asiatischen Kompagnie wandte der König ein ganz persönliches Interesse zu. Bei seinem Besuch des Friesenlandes im Juni 1751 erschien er in einer der Mitgliederversammlungen der Gesellschaft, und bei einem zweiten Besuch vier Jahre später wohnte er dem Stapellauf eines der großen Kauffahrteischiffe bei, welche die Kompagnie nach Ostasien in See gehen ließ. Das Geschäft nach China ließ sich sehr gut an. Im Sommer 1754 wurden die Aktien der Gesellschaft mit 20 Prozent über Pari gehandelt. Der Magistrat von Emden erkannte dankbar an, daß die Stadt, die schon in den letzten Zügen gelegen habe, gleichsam von neuem belebt sei, daß die Fortdauer dieses Handelswerks für Emden von unermeßlicher Importanz sei. Ein Dichter, der bekannte Braunschweiger Friedrich Wilhelm Zachariä, feierte die nationale Bedeutung des Unternehmens in beredten Hexametern:

An der Börse drängt sich die Welt zusammen. Der Kaufmann
Aus dem weitesten Indien, von den bengalischen Ufern,
Aus dem pelzreichen Norden, der kaffeereichen Levante,
Jeder bringt seinen Reichtum hier; und stolz sieht der Brite,
Wie der Bataver alles in seinen Ozean fließen.
Und wird immer der Deutsche von Vorurteilen geblendet,
An bequemen Küsten des Weltmeeres sorgenlos schlummern,
Für zu klein es halten, dem Meer Gesetze zu geben?
Und aus eignen Magazinen die Waren zu nehmen,
Die wir vom Holländer borgen, den unser Silber bereichert?
Aber sieh! Durch ferne Meere ziehn preußische Flaggen,
Kehren beladen zurück mit allen Schätzen der Handlung
Und wehn zu der Ehre der Deutschen in jauchzenden Höhen.

Die verheißungsvollen Anfänge dieses preußischen Handels nach Ostasien zerstörte völlig der Siebenjährige Krieg.

Es ist ohne weiteres verständlich, daß Friedrich II. bei der wachsenden Ausdehnung und Bedeutung des preußischen Seehandels nicht daran denken konnte, gegebenenfalls ein Kapergeschwader kreuzen zu lassen wie sein großer Ahn, daß er vielmehr überall von der Rücksicht auf seine Handelsflagge sich leiten ließ und somit auf dem Gebiete des Seerechts ein Vorkämpfer jener humanen, jener modernen Bestrebungen geworden ist, die für den Seehandel auch in Kriegszeiten möglichste Freiheit der Bewegung, internationalen Schutz in Anspruch nehmen. Das geschah in einem Streit mit derjenigen Macht, die als die seegewaltigste von allen auf den Meeren

keine Repressalien zu fürchten brauchte und deshalb aller Welt, auch den Neutralen, ihr eigenes hartes und selbstsüchtiges Seerecht aufzwang. England hatte im Kriege gegen Frankreich seit 1744 preußische Schiffe, die nach französischen Häfen fuhren, aufbringen lassen, der König von Preußen forderte Schadenersatz für seine Untertanen nach dem Grundsatz „frei Schiff, frei Gut". Diesen Grundsatz hatte zu Beginn des Krieges der britische Staatssekretär dem preußischen Residenten gegenüber in einer Erklärung anerkannt, die in der Folge verleugnet wurde; denn England erklärte nachträglich, der preußischen Flagge kein Vorzugsrecht gewähren, sie nur nach gemeinem Völkerrecht behandeln zu können, nach welchem feindliches Gut auch unter neutraler Flagge der Konfiskation verfallen sei. Der König von Preußen übte Vergeltung dadurch, daß er die fällige Abtragung eines Kapitals einstweilen einstellte, welches englische Untertanen auf Schlesien geliehen hatten. Diplomatische Noten und staatsrechtliche Deduktionen wurden ausgetauscht, die englische Presse erging sich in starken Ausfällen gegen den preußischen König; man zog es in das Lächerliche, daß er von seiner „Baby-Flotte" soviel Aufhebens mache. Der Streit wurde erst 1756 beigelegt, als England beim Ausbruch des neuen Krieges mit Frankreich den König von Preußen nicht mehr als quantité négligeable ansehen durfte.

Noch bevor dieser Zwischenfall, der Streit mit England, eingetreten war, hatte ein französischer Seemann und Seeheld dem König von Preußen einen Plan zur Schaffung einer Kriegsflotte vorgelegt: Mahé de Labourdonnais, der im Seekrieg gegen England seinen Gegnern auf dem Indischen Ozean sich überlegen gezeigt und ihnen Madras entrissen hatte, nach dem Kriege aber am Hofe zu Versailles in Ungnade gefallen war. Labourdonnais empfahl, die Handelsschiffe der Emdener Kompagnie dem Kriegsbedürfnis entsprechend auszubauen, um sie in Kriegsläuften mit 36 bis 70 Kanonen je nach der Größe ausrüsten, mit 200 bis 300 Mann besetzen und dann auf Streifzüge zum Angriff feindlicher Geschwader oder zur Bedrohung feindlicher Küsten aussenden zu können; in Emden seien Arsenale und Docks anzulegen, auch 2000 Mann Infanterie einzulagern, die man schon im Frieden für den Dienst als Schiffssoldaten ausbilden müsse. König Friedrich wies das Projekt von sich; das seien Dinge, die ihn zu weit führen, zu denen seine Mittel nicht zureichen würden.

Im folgenden Jahre, 1752, hat er sich in seinem Politischen Testament eingehender zu dieser Frage geäußert. Er wollte es als einen schweren politischen Fehler betrachten, wenn man etwa daran dächte, die militärische Kraft des Staates zu zersplittern. Der eigentliche Gegner Preußens sei Österreich, und dieser Gegner besitze keine Flotte. Rußland, der zweite Gegner Preußens nach der damaligen Aufstellung der europäischen Mächte, verfüge zwar über eine Flotte; aber Friedrich meinte, daß seine pommerschen und preußischen Küsten zu einer Landung nicht geeignet seien. Nur für den Fall einer Erwerbung von Westpreußen und besonders von Danzig rät der König damals seinen Nachfolgern, eine Seewehr zu schaffen, aber keine Linienschiffe, nur eine Küstenverteidigung: 30 Galeeren nebst einigen schwimmenden Batterien, wie die Schweden in ihren Scheren sie verwandten, dazu 8 bis 10 Fregatten, um die Galeeren von einem Punkt zum andern zu geleiten.

Im Siebenjährigen Kriege ist mit der Küstenverteidigung, die dem Könige in dem Testament von 1752 vorschwebte, ein Anfang gemacht worden, und der see-

männische Geist der Pommern hat sich bei diesem Anlaß trefflich bewährt. Es war im Jahre 1759; die Schweden beabsichtigten, bei einer Unternehmung gegen Stettin das Landheer durch Kriegsschiffe zu unterstützen. Zur Abwehr rüstete der preußische Gouverneur der bedrohten Festung, der Herzog von Braunschweig-Bevern, ein kleines Geschwader aus: vier Galioten mit fregattenartiger Takelung, vier Galeeren und vier Barkassen, alles Handelsschiffe; sie nahmen vier 24 Pfünder, sechzehn 12 Pfünder und eine Anzahl kleinerer Geschütze an Bord; die Bemannung zählte insgesamt 550 Köpfe, darunter 150 Infanteristen zur Bedienung der Kanonen, die einzelnen Schiffe befehligten Kapitäne der Handelsmarine, als Commodore versuchte sich ein pommerscher Edelmann, der Hauptmann v. Köller vom Stettiner Garnisonregiment. Diese improvisierte Flottille hat drei Wochen hindurch 20 schwedischen Schiffen und ihrer 2350 Köpfe starken, für den Seekrieg geschulten Mannschaft die Einfahrt ins Haff streitig gemacht und ihr am 10. September 1759 auf der Höhe von Neuwarp ein rangiertes Treffen geliefert, in welchem sie freilich der Übermacht erliegen mußte. Aber den 161 preußischen Gefangenen, die eine schwedische Galeere nach Karlskrona führen sollte, gelang es, auf offener See die Eskorte zu überwältigen und dann die Galeere im Triumph nach Kolberg zu bringen. Und in den beiden folgenden Feldzügen bewaffnete Bevern eine neue Flottille, die den Schweden die Einfahrt ins Papenwasser mit Erfolg sperrte.

Der Siebenjährige Krieg hat dem jungen asiatischen Handel der Emdener Kompagnien den Garaus gemacht, sonst aber der preußischen Seefahrt geringeren Abbruch getan, als man an sich anzunehmen geneigt wäre. König Friedrich hatte zunächst sehnlich gewünscht, eine britische Kriegsflotte, deren Entsendung ihm von der verbündeten Macht zugesagt worden war, in der Ostsee erscheinen zu sehen, denn er schmeichelte sich mit der Hoffnung, daß eine Bedrohung der Häfen Rußlands diesen Gegner Preußens zur Nachgiebigkeit stimmen werde. Aber die Briten vermieden sorgfältig alles, was ihren blühenden Handel nach und von Rußland hätte stören können. „Wir müssen den Krieg als Kaufleute führen“, so hat einer der englischen Staatsmänner damals sich vernehmen lassen. Ähnlich nun faßten die Russen die Lage auf. Mit Unterbindung des preußischen Seehandels hätten sie sich in das eigene Fleisch geschnitten. Schweden, zur Vergewaltigung geneigt, mußte sich doch dem Willen Rußlands fügen; am 30. März 1759 vereinbarten beide Mächte den Vertrag, der den Handelsschiffen aller Nationen freien Verkehr mit den preußischen Häfen sicherte und fremden Kriegsschiffen oder Kapern die Ostsee verschloß. Im folgenden Jahre trat Dänemark dieser nordischen maritimen Union bei. Als jene preußischen Galeeren im Haff bewaffnet wurden — zu Kaperzwecken, wie man zunächst meinte — drohten Rußland und Schweden der preußischen Handelsflotte feindliche Behandlung an, zogen aber die Drohung zurück, da vom preußischen Hofe alsbald die Erklärung abgegeben wurde, daß die Flottille nur Verteidigungszwecken dienen und die Binnengewässer nicht verlassen werde. Kaperbriefe sind preußischerseits im Laufe des Krieges nur ganz vereinzelt an englische Reeder ausgegeben worden und zwar mit der Beschränkung auf österreichische und schwedische, nicht gegen französische oder russische Schiffe.

Nach Wiederherstellung des Friedens ist Rußland der Verbündete Preußens geworden und fast zwei Jahrzehnte hindurch geblieben. Vielleicht daß dieses Bundes-

verhältnis mitbestimmend gewesen ist, wenn König Friedrich nach der Erwerbung von Westpreußen nicht einmal den bescheidenen Entwurf einer Flottengründung ausgeführt hat, den er 20 Jahre früher für den Fall dieser Gebietserweiterung vorgezeichnet hatte. Die Ausrüstung einer Küstenflottille, die ja in erster Linie als Schutzmaßregel gegen einen russischen Landungsversuch gedacht gewesen war, unterblieb, und in einer Denkschrift von 1777 weist der König alle Flottenprojekte kurz von der Hand. Er meint, daß das Geld, welches eine Flotte kosten würde, dazu nötigen werde, die Landmacht zu verringern, und daß das Land nicht bevölkert genug sei, um Rekruten für das Heer und zugleich Matrosen für die Flotte zu liefern; er folgert, daß es besser sei, die erste Armee Europas zu haben als die schlechteste Flotte unter den Seemächten; denn er glaubt nicht, daß Preußen der englischen, französischen, spanischen, dänischen, russischen Flotte — diese fünf nennt er — gleichkommen könne.

Wenn der König von Preußen die Geschichte der Seekriege des letzten Jahrhunderts durchging, so konnte das Beispiel derjenigen Seemacht, die vor 100 Jahren unter allen die stärkste gewesen war, ihn freilich nur abschrecken. Seit der Seeschlacht bei La Hogue von 1692, in der die französische Flotte der englischen zum erstenmal erlag, hatten immer von neuem vernichtende Schläge den Lilienpavillon getroffen. Beim Ausgang des österreichischen Erbfolgekrieges verfügte Frankreich nach wiederholten Seeniederlagen nur über ein einziges seetüchtiges Schlachtschiff, und in dem einen Jahre 1747, dem letzten dieses Krieges, waren von den englischen Kapern 600 französische Prisen aufgebracht worden. In den vier ersten Jahren des Siebenjährigen Krieges hat Frankreich 27 Linienschiffe verloren und mußte nun zur See den Kampf einstellen. Nach dem Kriege entwarf der Herzog von Choiseul einen Flottenplan, nach welchem 80 Schlachtschiffe und 50 Fregatten gebaut werden sollten. Also Frankreich hat es an wahrhaft heroischen Anstrengungen für die Wiederherstellung seiner immer von neuem zerstörten Marine nicht fehlen lassen; aber die furchtbarsten Katastrophen standen ihr noch bevor: die Tage von Guadeloupe 1782, von Abukir und von Trafalgar.

Bei grundsätzlichem Verzicht auf eine Kriegsflotte hat Friedrich der Große in der zweiten Hälfte seiner Regierung seine Seehandelspolitik in der Richtung fortgeführt, die er schon vor dem großen Kriege eingehalten hatte. Bis nach Ostasien zwar wagte er den Blick kaum mehr schweifen zu lassen. Die Mißerfolge der ersten Emdener Kompagnien hatten ihn mißtrauisch gemacht, „der Handel mit China", hören wir ihn 1779 sagen, „steht uns nicht an, die Erfahrung hat es bewiesen." Doch sollte er es noch erleben, daß die Emdener Handelsherren abermals wie ein Menschenalter zuvor Schiffe nach Bengalen, Batavia und China aussandten. Von dem in seinem vorletzten Lebensjahr abgeschlossenen Handelsvertrage mit der jungen Republik der Vereinigten Staaten von Amerika versprach sich der alte König große Vorteile. Als eine Handelsgesellschaft im größten Maßstabe ist 1765 bei ihrer Gründung die preußische Bank gedacht worden: sie sollte neben den eigentlichen Bankgeschäften den gesamten auswärtigen Holzhandel, den schlesischen Leinenhandel, das Geschäft nach Rußland, Polen und Skandinavien, nach dem Mittelmeer und nach Hinterasien an sich nehmen, durch Zusammenfassung größerer Kapitalien dem noch immer fehlenden Unternehmungsgeist der preußischen Kaufleute kräftigeren Antrieb geben. Der Riesenentwurf ließ sich nicht

ausführen, seine Teile aber wurden festgehalten; der Reihe nach entstanden in den folgenden Jahren eine levantische Kompagnie, eine Gesellschaft für die Holzausfuhr auf der Elbe, die Emdener Heringskompagnie zum Wettbewerb mit den Holländern, Dänen und Schweden und vor allem die zukunftsreiche Seehandlungsgesellschaft von 1772 — Unternehmungen, die ihre Kinderkrankheiten durchzumachen hatten und zum Teil ihnen erlagen, die aber in ihrer Gesamtheit ihrem Zweck, auf den preußischen Seehandel ermutigend, erzieherisch einzuwirken, doch gerecht geworden sind.

Eine sehr eigenartige, aber für das Aufblühen der einheimischen Schiffahrt sehr wichtige Episode der preußischen Seehandelspolitik bildet die Beteiligung Friedrichs des Großen an dem System der bewaffneten Seeneutralität in den Jahren 1781 bis 1783. Die bourbonischen Kronen, Frankreich und Spanien, hatten an England jene Kriegserklärung ergehen lassen, durch welche die amerikanischen Kolonien in ihrem Unabhängigkeitskampf vor der Erdrückung durch die britische Übermacht errettet worden sind. Wieder machten die Kaperschiffe der kriegführenden Mächte die Meere unsicher, bis die Kaiserin Katharina von Rußland die Schutzvereinigung der Neutralen stiftete. Unmittelbar veranlaßt durch einen Übergriff der Spanier, richtete die „bewaffnete Seeneutralität" ihre Spitze durchaus gegen den altüberlieferten Großbetrieb der britischen Kaperei. Diese Kaperei wurde in ihrem Lebensprinzip getroffen durch den von den Verbündeten aufgestellten und unter gemeinsamen Waffenschutz gestellten Grundsatz, daß die neutrale Flagge die Ladung decke, soweit nicht Kriegskonterbande an Bord sei und soweit nicht eine förmliche und tatsächliche Blockade gebrochen werde — der Hauptgrundsatz des modernen Seerechts, wie ihn der Pariser Kongreß von 1856 anerkannt hat. Rußland, Schweden und Dänemark, Portugal und Neapel und die beiden deutschen Großmächte Preußen und Österreich wurden Teilnehmer des Bundes; den Beitritt Hollands, dessen Handelsflotte den englischen Kapern die reichste Beute bot, machte das Kabinett von St. James schnell entschlossen durch eine Kriegserklärung gegenstandslos. Die Gegner Englands haben die Grundsätze der verbündeten Neutralen förmlich anerkannt, England hat sie stillschweigend geachtet; denn obgleich den drei verbündeten Seemächten des westeuropäischen Kontinents für die offene Schlacht noch gewachsen, ja überlegen, wagte England doch nicht, die Beteiligung der nordischen Kriegsflotten an dem großen Weltkampf geradezu herauszufordern. Der König von Preußen hatte anfangs Bedenken getragen, einer bewaffneten Neutralität sich anzuschließen, für deren Aufrechterhaltung er eine Waffe nicht zur Verfügung hatte; aber die Zarin wollte für ihr großes Werk die moralische Unterstützung nicht missen, die ihr der Staat Friedrichs des Großen auch ohne Kriegsflotte bot. An allen Vorteilen der Schutzvereinigung hat dann Preußen für seinen Seehandel reichlichen Anteil gehabt. Die internationale Zeche zahlten die Holländer; in dem Maße, als ihre Handelsflotte infolge der englischen Kaperei sich lichtete, wuchs der Schiffsverkehr der neutralen Nordmächte und nicht zum mindesten Preußens Handel und Reederei. Zu Ausgang des Krieges wurden ganz überwiegend neutrale Flaggen auf den Meeren gesehen, auch die kriegführenden Parteien vertrauten jetzt ihre Handelsgüter neutralen Schiffen an, zuletzt selbst die Engländer. Die preußischen Werften zu Emden und Stettin, Königsberg und Pillau erhielten Aufträge zum Schiffsbau wie nie zuvor.

Eine freundliche Laune des Zufalls, die den Preußen damals so reichen

Gewinn in den Schoß warf, sie bewies oder verbürgte für die Zukunft ebensowenig wie vorher das andere Zufallsspiel, das den preußischen Seehandel in einem großen Kriege, in welchen sich der Staat als Hauptbeteiligter verwickelt sah, nur verhältnismäßig geringen Schaden leiden ließ. Weder durfte man darauf rechnen, daß in einem künftigen Kriege ein Gegner Preußens Veranlassung haben könnte, den preußischen Seehandel zu schonen, wie Rußland im Siebenjährigen Kriege, noch durfte die Wiederkehr einer Weltlage in Betracht gezogen werden, in der Preußen bei einem Kampf zwischen den alten Seemächten als neutraler Zuschauer für seinen Seehandel geradezu Gewinn ziehen würde, wie in der Epoche von 1781.

Sehr bald sollte sich das zeigen.

Die erste schwere Erfahrung brachte der preußischen Handelsflotte der unbeabsichtigte Konflikt mit England und mit Schweden zu Beginn des unglücklichen Jahres 1806. Preußen, nach der Niederlage der Russen und Österreicher bei Austerlitz, halb gezwungen in ein Bündnis mit dem Kaiser Napoleon eingetreten, hatte das deutsche Nebenland der Krone England, das Kurfürstentum Hannover, besetzt. England antwortete mit einer Kriegserklärung, sperrte die Mündungen der Elbe, Weser, Ems und Trave, verbot allen britischen Schiffen, für preußische Häfen zu laden, legte auf alle in britischen Häfen ankernden preußischen Fahrzeuge Beschlag und fertigte Kaperbriefe aus zur Jagd auf alle preußischen Flaggen. Zugleich verhängte Schweden als Verbündeter Englands die Blockade über alle Häfen von Memel bis zur Peene-Mündung und ließ Seeschiffe und Fischerboote unterschiedslos wegkapern. Die Liste der damals aufgebrachten Prisen ist nicht authentisch bekannt geworden, aber es handelte sich um mehrere hundert Fahrzeuge. „Wir erstaunten", sagt ein Zeitgenosse, „über die großen Verluste, denn wir hatten gar nicht gewußt, daß wir einen so bedeutenden Handel betrieben."

Von jener Zeit an ist die Notwendigkeit einer Seewehr für Preußen immer von neuem erörtert worden, zuerst bereits im Zusammenhange der Vorbereitungen für den Befreiungskampf gegen Napoleon. Ein Gneisenau, ein Boyen gehören zu den ersten Anwälten des Flottengedankens in Preußen, Boyen als Kriegsminister sowohl während seines ersten Ministeriums seit 1814 wie während seines zweiten seit 1840. Eine gewisse Berühmtheit hat sich in der Zeit nach den Freiheitskriegen das Wachtschiff „Schwalbe" zu Kolberg erworben. Man hatte es 1813 zur Blockade von Danzig verwandt und dann außer Dienst gestellt, sein Kapitän erbat es sich zum Eigen und wollte dafür auf seine Pension verzichten, worauf der Staatskanzler Hardenberg mit dem Kriegsminister in Verbindung trat und die Frage aufwarf, ob es nicht besser sei, das Schiff zu fernerem Gebrauche des Staates zu erhalten, da die Küstenlage eines großen Teils der Monarchie die Beibehaltung eines solchen Schiffes ratsam erscheinen lasse — die Beibehaltung eines Schiffes!

Bei den Verhandlungen der dreißiger und beginnenden vierziger Jahre erörterte man doch immer nur ein Projekt im Umfang und Stile jener Küstenverteidigung, auf die schon Friedrich der Große 1752 hingewiesen hatte. An eine Hochseeflotte dachte noch niemand. Noch war die Finanzlage des Staates so gedrückt, daß nach einer Erklärung des Finanzministers noch nicht einmal 100 000 Reichstaler jährlich für Marinezwecke sich erschwingen ließen.

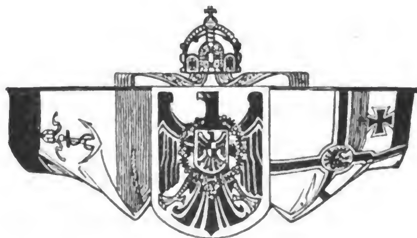
Völlig recht aber hatte damals der Handelsminister Rother, wenn er bei jenen Verhandlungen hervorhob, daß man mit kleinen Zwecken, kleinen Mitteln nicht viel erreichen werde; was könne eine Küstenverteidigung dem Seehandel viel nützen, da die Handelsschiffe im Kriege ja doch eine Beute des Feindes sein würden? Die Seewehr werde nie eine Bedeutung gewinnen, wenn man damit nicht „weit über die vorgesteckten Grenzen“ hinausgehen wolle.

Der Einwand traf den Kern des Problems.

Je länger, je mehr hat sich dann herausgestellt, daß wir vor einem Entweder — Oder standen. Die Folge hat Rothers Voraussagung bestätigt und hat die Wahrheit jenes anderen Wortes erhärtet, das ein preußischer Staatsmann, Josef v. Radowitz, 1848 im deutschen Parlament zu Frankfurt gesprochen hat: „Ein Volk, das sich vorsetzt, eine Seemacht zu schaffen, tritt damit in eine der größten Unternehmungen ein, die es sich überhaupt vorzusetzen imstande ist.“

Ein preußischer König hat vor fast 200 Jahren aus anderem Anlaß entschlossen und selbstbewußt verkündet: „Ich komme zu meinem Zweck“ — damals, als es galt, die Staatsgewalt, die Souveränität, „zu stabilieren wie einen rocher de bronze“.

Wieder hat sich ein Hohenzoller einen hohen Zweck gesetzt. Unser Flottenplan weist das Ziel und die Wege zum Ziel. Das Deutsche Reich wird „zu seinem Zweck kommen“ und seine Panzerflotte stabilieren wie einen rocher de bronze.



Das Meer als Operationsfeld und als Kampffeld.

Vortrag gehalten im Januar 1904 am Institut für Meereskunde der Universität Berlin von dem Vizeadmiral a. D. Freiherrn v. Maltzahn.

(Schluß.)

II. Operationen und Kämpfe zur Ausnutzung der Seeherrschaft.

a. Die Änderung der Lage durch die Schlachtenentscheidung. Im bisherigen Gang unserer Betrachtungen hat uns das Meer als Schauplatz der Operationen und Kämpfe zur Erringung der Seeherrschaft beschäftigt. Wir gehen nun dazu über, die Ausnutzung der Seeherrschaft zu betrachten.

Wenn ich damit zwei große, voneinander getrennte Abschnitte im Gange der Kriegshandlung annehme, so geschieht dies nicht, weil ich glaube, daß eine Trennung in solcher Schärfe immer vorhanden sein müsse. In den großen Seekriegen, die die Mitte des 18. Jahrhunderts erfüllten, ist es z. B. zu einer Erkämpfung der Seeherrschaft eigentlich nie gekommen. Franzosen und Spanier begnügten sich in falscher Auffassung der Aufgaben des Krieges mit Abwehr der englischen Angriffe, und der englischen Flotte fehlte die richtige Methode, um in rangierter Schlacht diese defensive Taktik ihrer Gegner zu durchhauen. So kam es, wo ebenbürtige Streitkräfte einander gegenüberstanden, zu keiner durchschlagenden Entscheidung, und aus der umstrittenen See heraus wurde der Friede geboren. Man wird ferner keinen Fehler begehen, wenn man, wo Überschuß an Kraft vorhanden ist, direkt an die Ausnutzung dieses Vorteils herangeht, und niemand wird eine günstige Gelegenheit, dem Gegner Schaden zuzufügen, vorübergehen lassen, nur um dem Prinzip zu huldigen, daß, ehe die feindliche Flotte nicht besiegt ist, für keine andere Kriegshandlung Raum sei. Trotzdem bleibt dieses Prinzip als solches in voller Kraft und für eine systematische Darstellung, wie ich sie vorhabe, ist keine andere Betrachtungsweise möglich. Zwar gilt auch hier der Goethesche Satz, daß es ein natürliches System nicht gebe, das heißt für uns: die Wirklichkeit des Krieges läßt sich in ein System nicht hineinpressen, aber um durch die Menge der Erscheinungsformen hindurchzufinden, die die Wirklichkeit uns bietet, und um sie für unser Denken nutzbar zu machen, brauchen wir Hilfe. Das System ist eben das Gerüst, dessen der menschliche Geist für seine Gedankenbauten bedarf.

Wollen wir nun mit der Ausnutzung der Seeherrschaft uns beschäftigen, so wird es gut sein, uns zunächst deren Wesen noch einmal vor Augen zu stellen. Seeherrschaft ist die Beherrschung der Wege der See, der Operationswege und der Handelswege. Sie wird erreicht durch Vertreibung des Feindes von der See und, dem folgend, durch Aufstellung an seiner Küste, um dort — rückwärts die Wege der See verschließend, vorwärts die Wege zum feindlichen Lande öffnend — den Frieden zu erzwingen. Erst, wenn der Feind geschlagen und vom Meere verdrängt ist, schließt sich, wie es im Landkriege von vornherein der Fall ist, Grenze an Grenze. Denn die Seeherrschaft schiebt durch Eroberung des trennenden Zwischenraumes unsere Grenze vor bis an des Feindes Küste, sie beendet ein im Frieden bestehendes Kon-

dominium und fügt die See als neuen Erwerb unserem Besitzstande hinzu, solange der Krieg dauert und soweit nicht Neutrale Einschränkungen erzwingen.

Diese neu erworbene Grenze sehe ich aber nicht als eine Linie an, sondern möchte auch auf sie die Auffassung anwenden, die der Geograph mit dem Begriff der Grenze verbindet. Die Seeherrschaftsgrenze ist ein Band wechselnder Breite, welches das feindliche Land umspannt. Sie greift, hier den Einbuchtungen des Meeres und den schiffbaren Flüssen folgend, weit hinein in das Land selbst, dort ist sie durchsetzt von Inseln, die je nach der Beschaffenheit der sie umgebenden Gewässer dem Herrschaftsgebiet des zur See siegreichen Angreifers zufallen oder sich als Vorposten des Verteidigers in die See hinein erstrecken. Die Lage dieses Grenzstreifens zur Festlandsküste wird auch dadurch beeinflußt werden, welche Kampfmittel der zur See Besiegte an der Küste und, soweit schwimmende Streitkräfte noch vorhanden sind, von den durch Befestigungen gedeckten Häfen aus dem Sieger gegenüberstellen kann. Nach See zu aber geht die Seeherrschaftsgrenze über in die Wege, die zum Heimatslande der siegreichen Flotte führen. Denn wenn auch in der beherrschten See eine neue Operationsbasis gewonnen ist, so liegt doch die Kraftquelle zur Fortführung des Krieges in der Heimat.

Welches sind nun die neuen Ziele der Kriegführung? Worin liegt die Ausnutzung der Seeherrschaft?

Die Kriegsziele lassen sich in vier große Gruppen zusammenfassen:

1. Invasion des feindlichen Landes mit Heeresmacht als Fortsetzung der Offensive zur See;
2. Schädigung der feindlichen Küste mit Mitteln der Flotte und durch Landungen;
3. Angriff auf überseeischen Landbesitz des Gegners;
4. Vernichtung des feindlichen Seehandels vermittels Kreuzerkrieg und Handelsblockade.

Eine weitere Ausnutzung der Seeherrschaft — ich möchte sie die Verteidigung der See nennen — liegt in der Möglichkeit, die sie bietet, die eigene Küste und den eignen Seehandel gegen die Ausfälle des von der See verdrängten Feindes zu schützen und damit die Kraft zur Fortsetzung des Krieges sich selbst zu erhalten.

Ehe ich dazu übergehe, dieser Einteilung folgend, die Operationen zur Ausnutzung der Seeherrschaft zu schildern, werden wir uns aber klar zu machen haben, wie die Grundlage des Ganzen sich im Vergleich zu dem ersten Stadium des Krieges verschoben hat, in dem noch um die Seeherrschaft gerungen wurde.

Daß die Operationsbasis sich geändert hat, habe ich schon erwähnt. Je vollständiger der Sieg war, desto mehr wird die ganze See dem Sieger zur Basis seiner Operationen, wenn auch, wie später zu erörtern sein wird, auch hier Stützpunkte als Hilfen eingeschoben werden müssen.

Operationsziel bleibt auch jetzt noch die feindliche Flotte, aber doch in anderem Sinne als bisher. Man wird, solange der Krieg dauert, durch Vernichtung feindlicher Streitkräfte die Seeherrschaft zu erweitern und aufrecht zu erhalten suchen, den Überschuß an Kraft aber wird man den neu hinzukommenden Operationszielen

zuwenden, die die soeben aufgestellte Übersicht ergibt. Man sieht hieraus ohne weiteres, daß die Einheitlichkeit der Operationen aufhört.

Außer dieser Teilung der Operationsziele ist für die Ausnutzung der Seeherrschaft dann ferner charakteristisch die Festlegung der Operationswege. Es handelt sich hier nicht mehr um frei bewegliche Kampfkörper, sondern um Angriff auf feste Punkte oder um bleibende Beherrschung bestimmter Gebiete. Die Blockierung feindlicher Flottenreste, die Invasion, die Handelsblockade legen die Endpunkte von Operationswegen fest und damit zum Teil diese selbst. Auch derjenige Angriff auf den feindlichen Handel, welcher sich auf der See vollzieht, d. i. der Kreuzerkrieg, knüpft an an das schon im Frieden bestehende, festliegende Netz der Handelswege.

Geändert hat sich ferner das Operationsfeld. Sobald der im Kampf um die Seeherrschaft Sieger Gebliebene in die Küstengewässer des Feindes vorrückt, tritt er in ein anderes Abhängigkeitsverhältnis zur Küste als bisher. Ihre navigatorischen Wege, die Häfen und Flußmündungen, ja schließlich die Gestaltung des Landes selbst, werden von Wichtigkeit. Wenn die Freiheit der Bewegung und die Weite der Räume bis zum gewissen Grade entscheidend war für die zuerst betrachtete Gruppe von Kriegshandlungen, so ist es hier die Einschränkung. Dies gilt für die Operation wie für den Kampf und prägt sich in dem gemeinsamen Bilde beider dadurch noch besonders aus, daß sie in diesem engeren Rahmen näher aneinander rücken.

Von Wichtigkeit ist dann weiter die Änderung der Kampfmittel. Bisher handelte es sich nur um die aus Linienschiffen bestehende Hochseeflotte und, von dem Troß abgesehen, um den Zuschuß an leichten Streitkräften, der nötig ist, um durch Wahrnehmung des Aufklärungs- und Sicherungsdienstes die Kampfkraft der Linienschiffe für die Schlacht nutzbar zu machen. Jetzt kommen Fahrzeuge der verschiedensten Art mit in Betracht, Befestigungen, Sperren, ja Landstreitkräfte spielen eine Rolle — kurz die Ausnutzung der Seeherrschaft führt uns, wo wir auch hinschauen, in ganz neue Verhältnisse. Denn auch die grundlegenden Unterschiede zwischen offensiver und defensiver Kriegführung treten hervor und — wenn auch in steter Abhängigkeit von ihm — bilden sich die vom Hauptkriegsschauplatz abgetrennten, über die ganze Welt verteilten sekundären Operationsgebiete immer klarer heraus. Während man im Heranrücken des auf der See besiegten Verteidigers an seine Kraftquelle, die Heimat, in gewissem Sinne einen Vorteil erblicken kann, der ihm erlaubt, einen Kampf noch fortzusetzen, der auf der offenen See für die ihm verbliebenen Streitkräfte unmöglich wäre, wirkt die Schranke, die die Seeherrschaft des Angreifers an der Küste aufrichtet, als Hindernis für alle diejenigen Streitmittel des Verteidigers, die von der Heimat losgelöst sind. Die Verbindung zwischen ihnen und ihrer Kraftquelle beherrscht der Sieger, und nur, was die Stützpunkte draußen an Hilfsmitteln noch bieten, hält sie am Leben.

Wenn ich schon bei dem Kampf um die Seeherrschaft von der Vielgestaltigkeit des Seekrieges gesprochen habe, so liegen für die Darstellung hier die Verhältnisse noch schwieriger. Denn hier handelt es sich nicht um verschiedene Lösungen der stets wiederkehrenden Aufgabe: Wie soll ich den Feind finden und zum Schlagen zwingen? sondern um eine Mannigfaltigkeit von Aufgaben, deren jede eine große Zahl von Variationen zuläßt. In dem engen Rahmen eines Vortrages ist ein so vielseitiger

Stoff schwer zu behandeln. Ich werde mich daher darauf beschränken, durch eine Reihe von Einzelbildern einen Einblick zu geben in die vorher angeführten vier Gruppen von Ausnutzungsarten der Seeherrschaft. Vorher will ich aber noch davon sprechen, wie die Seeherrschaft aufrechterhalten und ausgebaut wird.

b. Der Ausbau und die Aufrechterhaltung der Seeherrschaft. Die Herrschaft über die Verkehrswege der See ist die Grundlage für die Fortführung des Krieges. Je gründlicher die Schlacht ihr Vernichtungswerk getan hat, je weiter man den Rest der feindlichen Flotte abdrängen konnte von denjenigen Seegebieten, auf denen man den Feind schädigen will, desto ungestörter kann man an die Ausnutzung des Gewonnenen gehen. Auch die Art der Kriegshandlung, die man vorhat und die der Feind stören könnte, wird Änderungen bedingen. Wie die Aufgabe sich aber auch im Einzelnen gestalten mag, immer wird das Fernhalten des Feindes von der See — ich nenne es die Kriegsblockade — die Grundlage der Operationen zur Ausnutzung der Seeherrschaft sein. Für die Beurteilung der verschiedenen, hier wirkenden Einflüsse gebe ich einige Beispiele.

Derjenige Hafen wird dem Ausbrechen der Flotte des Verteidigers die besten Aussichten eröffnen, der günstig liegt zum Operationsgebiet des Feindes und der sie mit seinen Verteidigungswerken bis an die freien Wege der See hinausgeleitet. Wie verschieden stehen hierin die drei Häfen von Kronstadt, von Cherbourg und Brest? Eine Flotte, die Kronstadt verläßt, bleibt noch beinahe 200 Seemeilen lang in dem Defilee des Finnischen Meerbusens. Nur wer dort operieren will, muß den Hafen von Kronstadt selbst blockieren, und auch in diesem Falle braucht er sich noch nicht in den Machtbereich der Befestigungen zu begeben, die Kronstadt schützen. Für alle Kriegshandlungen in der eigentlichen Ostsee aber genügt zunächst eine Beobachtung des 25 Seemeilen breiten Einganges zum Finnischen Busen.

Man braucht vor den Mängeln des Kriegshafens von Cherbourg nicht die Augen zu schließen und kann doch seine Vorzüge gegenüber dieser ungünstigen Lage anerkennen. Direkt an den wichtigen Verkehrswegen des englischen Kanals gelegen, zwingt er den Beobachter bis an seinen zweiwegigen Ausgang heran, wenn ein Ausbrechen verhindert werden soll, und dort werden die Vorpostenschiffe von Scheinwerfern und von starken Batterien empfangen.

Eine Zwischenstellung nimmt Brest ein. Auch hier machen Befestigungen die Überwachung der eigentlichen Einfahrt beinahe unmöglich, aber mit dem Verlassen des Hafens ist die ausbrechende Flotte noch nicht im freien Wasser. Es bieten sich ihr drei Wege dar. Nach Norden führt der enge Chenal du Four, nach Süden der etwas bequemere Ausweg von Raz de Sein und westwärts öffnet sich in 20 Seemeilen Breite der Zugang zum Ozean. Eine Überwachung an dieser Stelle ist schwierig und zwingt außerdem dazu, den Nord- und Südausgang mit zu besetzen. Will man dies vermeiden, so muß man in eine 15 Seemeilen lange Linie vorgehen, die innerhalb dieser Ausgänge, dafür aber den Verteidigungsmaßregeln des Feindes näher liegt.

Auch für Schaffung einer Basis, die eine längere Blockade kaum wird entbehren können, zeigen die drei Häfen charakteristische Unterschiede. Vor Kronstadt wird, je nach der Stellung, die man sich wählt, eine der Inseln im Finnischen Meer-

busen als Stützpunkt dienen können. Die Überwachung von Cherbourg könnte eine englische Flotte von einem der eignen Häfen aus durchführen. Bei Brest wird es schwer sein, eine Basis zu finden; die Insel Ouessant ist ungeeignet, und im Lande des Gegners selbst sich festzusetzen, wird einer Militärmacht, wie Frankreich, gegenüber kaum gelingen. Daß die Japaner bei der Einschließung von Weihaiwei sich der Halbinsel Schantung bemächtigen konnten und daß es den Amerikanern möglich war, San Jago von Guantanamo aus zu bewachen, sind Ausnahmen.

Ebenso verschieden, wie hier durch die Unterschiede der örtlichen Lage, stellt sich die Aufgabe der Bewachung je nach dem Zwecke der im Bereich des Hafens vorzunehmenden Kriegshandlung. Ich wähle hierfür ein Beispiel, das uns zugleich die Grenze zwischen Erkämpfung und Ausnutzung der Seeherrschaft vor Augen führt.

Will ich, um eine Flotte, die sich nach Cherbourg zurückgezogen hat, zum Schlagen zu bringen, einen Angriff auf Le Havre unternehmen, so werde ich gegen Cherbourg nur soweit detachieren, daß ich von der auslaufenden Flotte nicht während des Bombardements, also in ungünstiger taktischer Lage, überrascht werde. Will ich dagegen östlich der Halbinsel Cotentin, auf der Cherbourg liegt, Truppen landen, so muß das Auslaufen feindlicher Schiffe aus Cherbourg auf jeden Fall verhindert werden, wenn nicht der Erfolg des Ganzen in Frage kommen soll. Außer über den Einfluß der örtlichen Lage, der Stellung, um das hier anwendbare Wort zu gebrauchen, muß man sich also, um richtig handeln zu können, darüber klar sein, wo der Schwerpunkt der vorzunehmenden Kriegshandlung liegt, ob noch bei der feindlichen Flotte oder an demjenigen Punkte, an welchem man die Seeherrschaft ausnutzen will. Die richtige Verteilung der Kraft auf nebeneinander hergehende Kriegsziele ist immer eine schwere Aufgabe. Sie wird dort besonders schwierig, wo diese Ziele eine grundsätzlich verschiedene Form der Kriegshandlungen verlangen: Konzentration der Kraft bleibt Regel für die Bekämpfung des Gegners, während zur Ausnutzung der Seeherrschaft vielfach Verteilung der Kraft notwendig wird.

Das Verhältnis zur feindlichen Flotte beherrscht also auch weiter alle Entschlüsse. Nach dem, was sie noch zu leisten imstande ist, wird es sich richten, ob man, um sie aus dem Wege zu räumen, dazu schreiten muß, die Befestigungen niederzukämpfen, die ihr Deckung gewähren, und nach dem gemeinsamen Wert von Flotte und Befestigungen des Gegners richtet sich auch die Stufenleiter der jetzt zu schildernden Kriegshandlungen zur Ausnutzung der Seeherrschaft.

c. Angriffe auf feindliches Landgebiet. Das wirksamste Mittel zur Beendigung des Krieges ist in den meisten Kriegsfällen die Invasion, d. h. der über die Brücke der Seeherrschaft hinweg angesetzte Angriff auf das feindliche Land, aber das verletzlichste Angriffsobjekt für die Ausfälle des Feindes ist eine mit Tausenden von Menschen besetzte, in ihren Schiffen wehrlose Transportflotte. Der höchste Grad von Seeherrschaft ist daher hierfür notwendig, wenn auch alles, was der Seekrieg leistet, in solchem Falle nur Vorbereitung ist. Dieser Doppelstellung entsprechend verteilen sich die strategischen Überlegungen auf zwei Gebiete, auf das Land und die See. Die Wahl des Landungsplatzes hängt ab von der Aufgabe, die dem gelandeten Heer im feindlichen Lande gestellt werden soll. Wo dieser Hauptzweck aber verschiedene Landungsplätze zuläßt, da werden die verschiedenen Aussichten, welche die Wege über

See, die Zugänglichkeit der Küste, die taktischen Verhältnisse für die Ausschiffung für jeden dieser Punkte ergeben, zur Beurteilung mit herangezogen werden müssen.

Eine ganze Küste militärisch zu besetzen, stritte, selbst wenn es für die Verhältnisse eines großen Landes möglich wäre, gegen das Gesetz der Konzentration der Kraft. Will man den Gegner, dem die beherrschte See die Freiheit der Wahl gibt, nach der Landung möglichst bald zur Schlacht stellen, so muß man die Truppen in Stellungen bereithalten, die Konzentration auf ihn zu ermöglichen. Eine Landungsstelle, die es erlaubt, möglichst bald die vereinte Invasionsarmee in operationsfreiem Gebiet zum Angriff vorzuführen, ist daher die günstigste. Es ist falsch, um die Hilfe der See länger sich zunutze zu machen, eine der feindlichen Küste vorgelagerte Insel zum Ort der Landung zu wählen. Man gibt das Moment der Überraschung aus der Hand, legt von vornherein einen schwer zu überschreitenden Abschnitt zwischen sich und den Feind und bietet diesem dadurch Gelegenheit, an für ihn günstiger Stelle mit vereinten Kräften dem Angriffe Halt zu gebieten. Ähnlich steht es auf einer Halbinsel. Die Landung in der Krim sollte nicht den Krieg in das russische Reich hineintragen, ihr Operationsziel lag auf der Halbinsel selbst, es war die Festung und der Hafen von Sewastopol.

Der Angriff mit Heeresmacht ist die kräftigste Fortsetzung der Offensive zur See, sein Gelingen beendet den Krieg. Ihm folgen in unendlicher Verschiedenheit und mit abnehmender Wirkung die als Nebenunternehmungen des Seekrieges zu betrachtenden Angriffe auf die Küste und auf den überseeischen Landbesitz des Feindes bis hinab zu dem Bombardement eines Küstenortes. Ihren Wert für Erzwingung des Friedens kann man nur richtig einschätzen nach der Rolle, die sie im Rahmen des Ganzen spielen, und hiernach wird auch bemessen werden müssen, was der Angreifer an Kampfkraft in ihnen anlegen darf.

Für Landungen an der feindlichen Küste ist charakteristisch, daß der freie Rückzug über die beherrschte See hinweg es erlaubt, selbst mit schwächeren Kräften Nebenkriegsschauplätze zu schaffen, wo sie dem Feinde am ungelegensten sind. Englands Landung in Spanien im Jahre 1808 zwang Napoleon solche Kriegführung in entlegenem Gebiet auf. Sie blieb eine Nebenunternehmung des Seekrieges und als solche an die Küste gebunden, bis die Siege der Verbündeten im Nordosten des Kontinents ihr die Wege frei machten. Im Kolonialkriege sodann handelt es sich um Gebiete, deren Verbindung mit der heimischen Kraftquelle der Sieger beherrscht. Über solche Enklaven der Seeherrschaft entscheidet daher vielmehr diese selbst als das, was beide Gegner an Heeresmacht überhaupt zur Verfügung haben. Nur wo es sich um weite, volkreiche Gebiete handelt, verlegt sich das Schwergewicht wieder auf das Land. England vermochte in den Napoleonischen Kriegen die großen spanischen Kolonien in Südamerika zwar durch die Seeherrschaft vom Mutterlande abzutrennen, sie zu erobern, war es nicht imstande.

Auf die Durchführung solcher kombinierten Unternehmungen von Land- und Seestreitkräften vermag ich hier nicht näher einzugehen. Ich möchte nur erwähnen, daß für jeden Angriff auf die Küste die Zugänglichkeit des Ortes von See her in Betracht gezogen werden muß. Es kommt dies besonders bei Landungen in Frage, wo die Truppen, bis sie auf eignen Füßen stehen können, auf die artilleristische Hilfe

der Schiffe angewiesen sind, es tritt aber auch schon da hervor, wo nur Seestreitkräfte zur Verwendung kommen.

Der Angriff auf einen Küstenplatz an freier Küste zwingt die Flotte nicht, sich von dem Lebenselement des Kampfes, der Verwendung konzentrierter Kraft in freier Bewegung, zu trennen. Er ist selbst dann noch möglich, wenn eine schwimmende Streitmacht des Feindes in der Nähe ist. Frei an Steilküsten gelegene wichtige Städte, wie Neapel und andere italienische Orte, auch viele englische Küstenplätze, sind daher solchen Angriffen besonders ausgesetzt. Ich möchte hierbei an früher Gesagtes anknüpfen. In ähnlicher Beziehung wie Cherbourg zu Le Havre steht Toulon, der französische Hauptkriegshafen im Mittelmeer, zu Marseille. Während aber ein Vorgehen gegen Le Havre die Schiffe dazu zwingt, zwischen Klippen und Untiefen sich zu begeben, behält eine Flotte, die gegen den nur durch Molen nach der See hin abgeschlossenen Hafen von Marseille vorgeht, in freiem Wasser volle Bewegungsfreiheit. Dies ändert die Beziehungen zu der im ersteren Fall als in Cherbourg, hier als in Toulon liegend angenommenen Flotte des Verteidigers von Grund aus.

Die Steilküste bietet ja überhaupt das günstigste Angriffsgebiet. In besonders hohem Maße trifft dies zu, wo, wie an vielen Stellen der apenninischen Halbinsel, die innere Gestaltung des Landes die Verkehrswege an die See drängt. Es ist dies zugleich ein Beispiel dafür, wie eine an sich unwichtige Küstenschädigung durch den Zusammenhang mit anderen Verhältnissen von hoher Bedeutung werden kann. Eine von See her zerstörte Eisenbahnbrücke kann den ganzen Aufmarsch der italienischen Armee ins Stocken bringen.

Flachküsten, vielleicht noch von vorgelagerten Watteninseln begleitet, zeigen andere Verhältnisse. Den Schutz der Städte übernimmt hier zum Teil die Küstengestaltung, die dem Feinde den Zugang wehrt, oder ihn doch zwingt, von der freien See zu scheiden und sich in Binnengewässer zu begeben. Ein höherer Grad von Seeherrschaft, eine festere Einschließung der Reste der feindlichen Flotte ist nötig, ehe man solch Wagnis unternimmt, umsomehr als eine viel entschiedenere, also wohl auch verlustreichere Bekämpfung von Küstenwerken nötig ist, die man beim Einlaufen passieren muß, als solcher, die man von der freien See her nur niederhält, um währenddessen seine Schädigungszwecke zu erreichen. Der natürliche Schutz der Küste wird daher oft bewirken, was auch der künstliche durch Befestigungen erstrebt: Fernhalten des Feindes von der Küste. Wo ein zu nahes Herangehen Gefahren bringt, wirkt daher die Flotte des Angreifers statt durch die Küstenschädigung dann wohl durch ihre Fernwaffe, die Handelsblockade.

Daß dort, wo Meer und Land sich berühren, Gelegenheit sich bietet, um auch in anderer Weise als durch Küstenschädigung den Landkrieg von See her zu unterstützen, ist klar, und die Kriegsgeschichte ist voll von Beispielen hierfür. Ich möchte nur erwähnen, daß neben der Einwirkung auf die Verkehrswege des Landes von See her die Umgehung von Landhindernissen auf dem Seewege hierher gehört. Die nur durch die Seeherrschaft mögliche Umfassung des Balkans in dem russisch-türkischen Kriege von 1828/29 sei wenigstens erwähnt.

d. Allgemeines über die indirekten Mittel des Seekrieges. Was ich bisher als Ausnutzung der Seeherrschaft geschildert habe, möchte ich unter der Be-

zeichnung direkte Kriegsmittel zusammenfassen. Sie bestehen in direkter Anwendung der Waffen von Flotte und Heer. Ist ein Staat nicht für den Landkrieg genügend gerüstet, um ihn gegen jeden Feind führen zu können, oder ist des Gegners verwundbarste Stelle seine Abhängigkeit von der See, so wird der Krieg andere Formen annehmen. England hat die Ausnutzung der Seeherrschaft von jeher der Hauptsache nach in der Verteidigung der See zum Schutz der eigenen Seeinteressen gesehen und in dem Bestreben, den Gegner mit indirekten Mitteln, d. h. durch Zerrüttung von Handel und Industrie, zum Frieden zu zwingen.

Wird dieser reine Seekrieg je wiederkehren? Sein Vertreter war der reine Seestaat England, das Inselreich, dessen überseeische Besitzungen wie Inseln im Weltmeer nur von der Seeherrschaft abhingen, und das, wenn ich von der Unterstützung absehe, die die Hilfe seiner Verbündeten im Landkriege ihm für die Erzwingung des Friedens bot, in der Verteidigung der See alles fand, was es zum Leben brauchte. Die heutige Erschließung der Welt hat diesen Zustand geändert. Sie hat England Landgrenzen gegeben und Festlandsinteressen, sie hat aber auch Staaten, die früher, auf ihrem Landbesitz ruhend, für Englands Waffen unverwundbar waren, überseeische Interessen gegeben, die nur auf der See verteidigt werden können. Wenn daher der reine Seekrieg heute in Wirklichkeit wohl ebenso selten sein wird wie der reine Landkrieg, so ist es doch gut, für Untersuchungen, wie wir sie hier vorhaben, sich solche Begriffe klarzumachen.

Die indirekten Waffen des Seekrieges richten sich gegen den Wohlstand des feindlichen Landes, soweit er auf seiner Seemachtstellung beruht. Den Kolonialkrieg kann man als das Grenzgebiet zwischen direkten und indirekten Kriegsmitteln ansehen. Er ist gerichtet gegen den Landbesitz des Feindes, in vielen Fällen hängen aber Industrie und Handel des Mutterlandes wesentlich mit den Kolonien zusammen. Der Krieg gegen den Handel faßt seine Aufgabe allgemeiner auf. Das Bindeglied zwischen der heimischen Produktion einerseits und den Einkaufs- und Absatzmärkten anderseits, die Schiffahrt, will er in seine Gewalt bekommen. Je nachdem er es auf See oder an der Küste angreifen will, ist sein militärisches Rüstzeug der Kreuzerkrieg oder die Handelsblockade. Beide können daher eine Kenntnis des modernen überseeischen Handels und Verkehrs nicht entbehren. Ihnen wende ich mich jetzt zu.

Der Schiffahrt öffnet sich die ganze See als Straße; aber während die Operationen der Kriegsflotte, dem frei beweglichen Feinde folgend, sich dies zunutze machen, ist für den Kauffahrer, der von Hafen zu Hafen fährt, der nächste Weg der einzig rentable. So ist unter Berücksichtigung der Strömungen und Winde das feste Straßennetz entstanden, das heute die Welt umspinnt. Aus dem unregelmäßigen Schiffsverkehr früherer Zeiten, der Frachten suchte, bilden sich in steigendem Maße Schiffahrtslinien in regelmäßiger Fahrt heraus, die Frachten an sich ziehen. Hiermit in Verbindung steht eine unter dem Druck der Konkurrenz steigende Anpassung der Schiffe an diese bestimmten Fahrten. Zur Erzielung der höchsten Erträge mit den geringsten Kosten ist es notwendig, die Größe der Schiffe in ein ganz bestimmtes Verhältnis zu bringen zur Ladefähigkeit, zum Kohlenvorrat und zur Maschinenleistung, während die Fahrt auf festen Routen mit bestimmter Einteilung nach Zwischenstationen zum Auffüllen der Kohlen hierzu die Möglichkeit bietet. Diese Schiffe sind aber dann auch

nur auf dieser einen Tour rentabel, von ihr verdrängt, verlieren sie an Wert und arbeiten mit Verlust. Charakteristisch für den modernen Verkehr ist dann weiter die Fortführung von Schiffahrtswegen bis tief in das Land hinein. Diese erweiterten Schiffahrtswege und die Vervollständigung des Post- und Telegraphennetzes haben den direkten Verkehr zwischen dem Erzeuger und dem Verbraucher der Ware gesteigert. Aber auch in dem Falle, wo die Schiffahrtswege an der Küste enden, ist doch der Hafenort nicht mehr in früherem Sinne Stapelplatz und Sitz des Handels, er wird immer mehr nur Umladeplatz oder Durchgangsstation, die Zentren des Verkehrs beginnen sich nach dem Inlande hin zu verschieben. In geregelten Bahnen, in stets sich gleichbleibender Stärke rollt der Weltverkehr seine Straße, gleichmäßig die Erzeugnisse der Industrie über die Welt verbreitend, ihr Rohstoffe zuführend und die Bevölkerung mit Nahrungsmitteln versorgend, wo aus ackerbautreibenden Ländern Industriebezirke geworden sind. Nur, wo es sich um Waren handelt, deren Erzeugung von der Jahreszeit abhängt: Wolle, Baumwolle, Kaffee, Getreide, schwillt er periodenweise an.

So leistungsfähig dieser für den Normalzustand des Friedens geschaffene Verkehrsapparat nun ist, so verletzlich ist er auch. Jedes Herausnehmen eines Gliedes, jedes Abdrängen aus der geraden, allein Gewinn bringenden Straße schädigt ihn und damit den Wohlstand jedes der modernen Kulturländer, die in steigender Abhängigkeit auf ihn angewiesen sind. Die soeben geschilderte Art dieses Verkehrs bringt es auch mit sich, daß jede Unterbrechung sich weiterhin fühlbar macht als früher. Nicht nur die Küste wird geschädigt, sondern das Land, und die gepanzerte Hand der Seeherrschaft pocht unmittelbar an das Kontor des Kaufmanns drinnen im Lande, an die Tore der Fabriken in den großen binnenländischen Zentren der Industrie, an die Türe des Arbeiters. Es ist hierdurch ein Zustand geschaffen, der den Wirkungsbereich des Seekrieges unendlich erweitert hat, der vielleicht aber auch dazu angetan ist, die ganze Natur dieses Krieges zu ändern. Man konnte früher von der langsamen Wirkung der indirekten Mittel des Seekrieges sprechen. Die Kriegsgewalt reichte nur bis an die Küste; war in der Schlacht über die Seeherrschaft entschieden, so begann ein stummes Ringen mit langsam erlöschender Widerstandskraft auf der einen Seite, mit zähem Festhalten des Errungenen auf der anderen. Die Schlacht von Trafalgar, die über die Seeherrschaft der Welt entschied, brachte für den Krieg selbst nur eine vorläufige Entscheidung, ihr folgte noch eine ganze Reihe von Kriegsjahren. Heute schon ist dies anders geworden, und immer unmittelbarer wird die Schlachtenwirkung auch im Seekriege werden, weil sich ihre zum Frieden zwingenden Wirkungen schneller und unmittelbarer im Lande des Feindes fühlbar machen werden. So wird die Schlacht, die über die Herrschaft der See entscheidet, immer mehr auch zur Entscheidung über Krieg und Frieden, das Wehrlosmachen des Gegners beendet den Krieg zwischen großen Staaten, eine Ausnutzung der Seeherrschaft braucht ihm kaum mehr zu folgen. Solcher Verletzlichkeit für den Seekrieg gehen die Festlandsstaaten entgegen, für das britische Inselreich ist sie bereits vorhanden. Die Schlacht, die England die Seeherrschaft in den europäischen Gewässern entreißt, zwingt es zum Frieden, ohne daß seine Häfen blockiert sind, ohne daß ein feindlicher Soldat seinen Boden betritt.

Während eine so allgemeine Betrachtung, wie wir sie hier angestellt haben, vielleicht genügt, um einen Begriff von der Wirkung der indirekten Waffen des See-

krieges zu geben, ist eine Schilderung des Kreuzerkrieges, zu der ich nun übergehe, so verlockend sie gerade durch die geographischen Anklänge für unser Thema sein würde, ohne Eingehen auf Einzelheiten kaum möglich. Nur einige Bemerkungen mögen hier Platz finden.

e. Der Angriff auf den feindlichen Handel. Der Angriff auf den feindlichen Handel auf See und der Schutz des eigenen sind die Aufgaben des Kreuzerkrieges. Wenn wir nun auch gesehen haben, daß der Handel sich auf bestimmten Straßen über die See verteilt, so ist es, wo diese Straßen über die freie See führen, doch nicht so leicht, ihn zu fassen. Nur auf denjenigen Gebieten, wo die Verkehrsstraßen der See nach den großen Handelshäfen hin sich zusammenschließen oder wo sie durch die Gestaltung der Küste zusammengedrängt werden, liegen ergiebige Angriffsgebiete. Das Seegebiet südlich der Neufundlandbänke als Zugang zu den Haupthäfen der Union, der Eingang zum Englischen Kanal, zum Roten Meer, zum Mittelmeer mögen als Beispiele dienen. Soweit nicht die Kriegshäfen des eigenen Landes und damit der Schutz durch die heimische Flotte in Betracht kommt, werden dann hierhin auch die Stützpunkte verlegt, deren der Kreuzerkrieg bedarf. Denn je mehr er bestrebt ist, sich in bestimmten Gebieten dauernd festzusetzen, desto mehr bedarf er dort des Rückhaltes zur Auffüllung der Vorräte, zur Absetzung der Prisen, zum Schutz gegen übermächtige feindliche Gewalt. Wir wissen aber, daß das Schicksal solcher Stützpunkte soweit sie nicht im eigenen Lande liegen, schließlich von der Seeherrschaft abhängt. Dies allein schon verspricht nur dem Handelsangriff des Stärkeren in überseeischen Gebieten dauernden Erfolg. Aber auch sonst kann man früher Gesagtes hierher nehmen, auch hier gilt der Satz: Niemand kommt um die Notwendigkeit herum, da zu schlagen, wo er herrschen will. Nur kampfkräftige Kreuzer werden sich auf den ertragreichen Gebieten des Handelsangriffs halten können; Schiffe, deren Hauptwaffen die Schnelligkeit und der Kohlenvorrat sind, werden auf die offene See hinausgedrängt werden, wo sie weniger Schaden anrichten können. Ihr Nutzen wird außerdem um so geringer sein, je mehr sie des Rückhalts der in der Schlachtflotte liegenden Kampfkraft entbehren.

f. Der Schutz des eigenen Handels. Ich gehe über zum Handelsschutz. Wie für jede Verteidigung liegt auch für ihn die Hauptkraft im Angriff, der die Handelsschädiger von der See vertreibt. Die Grundlage des Handelsschutzes ist daher die Blockierung der feindlichen Kreuzer in ihren Häfen, daheim und über See. Als Ergänzung treten hinzu die Beherrschung der oben bezeichneten Gebiete des ergiebigsten Handelsangriffs und Abpatrouillieren der Seewege. Solch Schutz zieht dem Handel keinerlei Schranken, er wird ihn, wenn er genügt, am leistungsfähigsten, am konkurrenzfähigsten erhalten. Ob er genügen wird, ob nicht nebenher die andere Form eintreten muß, die das Handelsschiff dadurch schützt, daß sie es auf seinem Wege begleitet, wird wohl erst ein zukünftiger Seekrieg zeigen. Die Zusammenfassung von Kauffahrteiflotten zu Konvois zieht dem einzelnen Schiff nach Zeit und Weg Grenzen. Solche Beschränkung ist schon an sich ein Nachteil für den Handel, und wem es gelingt, seinen Gegner zur Convoyierung seiner Schiffe zu zwingen, fügt ihm Schaden zu, selbst wenn er ihm kein einziges Schiff abnimmt. Denn, wo im heutigen Weltverkehr ein Staat teurer verkaufen muß als die anderen, weil seine Unkosten höhere sind, schlägt ihn die von allen Seiten anrückende Konkurrenz aus dem Felde. Die Wirksamkeit des

englischen Handelsschutzes in den Napoleonischen Kriegen beruhte schließlich darin, daß England keine neutralen Konkurrenten duldete oder ihnen mit Waffengewalt dieselben Schwierigkeiten aufzwang, die sein eigener Handel erlitt. Gibt es einen Staat, der bei dem Stande des heutigen Wettbewerbes der Völker und des Kampfwertes ihrer Flotten derartig der Welt seinen Willen aufzwingen könnte? So bekommt auch der Handelsangriff des Schwächeren Wert, und dieser Wert steigt, wenn die Handelswege des Gegners durch die geographische Lage herangezwungen werden an Stützpunkte, deren Besitz nicht von der Seeherrschaft abhängt. England fürchtet wohl kaum, durch den Sieg in der Schlacht aus dem Mittelmeere verdrängt zu werden, es will die Seeherrschaft dort behaupten, und doch erklärte im vergangenen Sommer der Staatssekretär für Indien im Parlament, die Militär- wie die Admiralitätsbehörden seien sich darüber einig, daß es unter Umständen unmöglich sei, die Sicherheit von Truppentransporten durch das Mittelmeer zu garantieren. Und wie mit diesen Transporten ist es mit dem Handel. Aber wäre die Route um das Kap, die für einen 10 Knoten-Dampfer einen Umweg von 22 Tagen bedeutet, konkurrenzfähig den Neutralen gegenüber, die den Suezkanal benutzen? Will England die Kriegsgefahren heraufbeschwören, die eine gewaltsame Schließung des Kanals ihm brächte? Wird es ertragen können, die Zufuhren aus Indien und dem Stillen Ozean zunächst für 3 Wochen zu entbehren, wie es solche Schließung zur Folge hätte? Ich kann diese Fragen nur aufwerfen, endgültig beantworten könnte sie wohl nur ein zukünftiger Krieg; aber man sieht, an welche geographischen, allgemeinpolitischen und handelspolitischen Gebiete die Seekriegführung hier grenzt.

g. Die Handelsblockade. Ein anderes Bild wie der die Welt umspannende Kreuzerkrieg, anders im militärischen wie geographischen Sinne, zeigt uns die Handelsblockade. Wie im Kampfe um die Seeherrschaft diejenige Operationsform die günstigste ist, die die feindliche Flotte faßt im Anfang ihrer Bahn, so ist es auch hier. Die Abschließung der Küste des feindlichen Landes von der See durch die Handelsblockade begreift alle Wege der See in sich und verhindert außerdem die Einführung von Kriegskonterbande und von neutralem Kaufmannsgut. Aber wer mehr erstrebt, muß mehr zahlen. Das Festhalten einer weit auseinander gezogenen Aufstellung an langer Küste unter Anhäufung von Kraft an denjenigen Stellen, wo feindliche Streitkräfte zur Abwehr bereit sind, erfordert an sich schon einen höheren Grad von Überlegenheit wie der in loseren Bahnen sich bewegende Kreuzerkrieg. Dazu kommt, daß die den Neutralen gegenüber notwendige Effektivität der Blockade Aufwendung von Schiffen erfordert, die über das hinausgeht, was notwendig ist, um dem Handel empfindlichen Schaden zuzufügen.

Auf die militärische Durchführung der Blockade wie auf ihre Wirkung kommen die verschiedensten allgemein-geographischen wie handels-geographischen Einflüsse zur Geltung. Einige von ihnen seien hier kurz erwähnt.

Ein Staat wie Frankreich steht durch seine geographische Lage der Blockade anders gegenüber wie z. B. Chili. Hier ein Landgebiet von wohlproportionierter Gestalt, an drei Seiten von verschiedenen Meeren bespült, durchzogen von weit hinauf schiffbaren Flüssen, ohne trennende Gebirge im Innern und mit Landgrenzen, die dem Verkehr mit Gebieten hochentwickelter Kultur die Wege öffnen; — dort ein nur etwa

250 km breiter Landstreifen, der durch 48 Breitengrade hindurch zwischen den Stillen Ozean und die Kordilleren eingeschlossen ist. Wer der südamerikanischen Republik den Zugang zum Meere abschneidet, trennt sie nicht nur von der übrigen Welt, sondern bereitet auch dem Verkehr im Innern Schwierigkeit, der trotz eines guten Wegenetzes mehr wie der anderer Länder auf die See angewiesen ist.

Italien, dessen Lage zum Meere uns schon beschäftigt hat, bietet wieder ein anderes Bild. Die Gebirge, welche die langgestreckte Halbinsel in ihrer Hauptachse durchziehen, drängen die Verkehrswege des Landes an die See und machen Querverbindungen, für die auch — wie in Chili — schiffbare Flüsse fehlen, schwer. Schon die Küstenschädigung bildet hier ein Verkehrshindernis, das der Wirkung der Blockade nahe kommt, und wer Italiens Küsten blockiert, schädigt nicht nur den überseeischen Handel des Landes, sondern legt auch die umfangreiche Küstenschiffahrt lahm, die dem Lande das ersetzen muß, was ihm für den Verkehr im Innern fehlt.

Kommt, ungleich den hier geschilderten Verhältnissen, die Sperrung des transozeanischen Verkehrs für die Blockade allein in Frage, so tritt die Wichtigkeit der großen Zentren des Seeverkehrs mehr hervor. Die Verteilung der Handelshäfen an der Küste, die Abwägung ihrer Wichtigkeit gegeneinander und für das zu schädigende Landgebiet wird ausschlaggebend für die Auswahl des Blockadegebietes namentlich in den Fällen sein, wo es sich darum handelt, mit den verfügbaren Kräften zu sparen. Bedenkt man, daß auf der Strecke von Boston bis zur Chesapeakebucht, die nur etwa ein Drittel der atlantischen Küste der Vereinigten Staaten umfaßt, vier große Seehäfen liegen, von denen New York allein 60 Prozent des ganzen Seeverkehrs der Union aufnimmt, so zeigt sich die Möglichkeit solcher Teilblockaden. In anderer Weise trat sie an dieser Küste im Sezessionskriege hervor, wo im Beginn für die beinahe 4000 km lange Küste der Sezessionsstaaten nur 61 Schiffe verfügbar waren. Das Wichtigste war damals, zunächst die Gegend um Richmond herum dem Gegner zu verschließen, weil dort seine Heere sich bildeten, für deren Ausrüstung, Verpflegung und Bewaffnung, da die Hilfsquellen des Landes nicht ausreichten, auf dem Seewege gesorgt werden mußte. So begann die Blockade etappenweise von Norden her, und die Gestaltung der Küste schuf ihr Vorteile. Große, sich weit verzweigende Küstengewässer konnten von wenigen Punkten aus beherrscht werden, wie die Gebiete der Chesapeakebucht und bei Kap Hatteras. Ein weiterer Vorteil der Küstenformation war es, daß die Blockade vielfach von Inseln aus ausgeübt werden konnte, die der die See beherrschenden Unionsflotte ohne besondere Mühe zufielen. Auf solchen Inseln wurden denn auch — wie bei Port Royal in der Mitte der sezessionistischen Atlantikküste — die Stützpunkte errichtet, deren die Handelsblockade wie die Kriegsblockade bedarf. Um bei diesem kriegsgeschichtlichen Beispiel zu bleiben, will ich gleich hier erwähnen, daß, der geographischen Umgrenzung des Kriegstheaters entsprechend, ganz bestimmte Einfallorte in das Blockadegebiet sich herausbildeten: die Bermudasinseln, die Bahamainseln und Kuba.

Für die Auswahl der zu blockierenden Häfen kommt dann neben ihrer kommerziellen Wichtigkeit die Rolle in Frage, die der Ort in politischer Beziehung spielt. So gipfelte die Blockade von Kuba im spanisch-amerikanischen Kriege schließlich in der Einschließung von Havanna nicht nur als Haupthandelsplatz, sondern auch als Landeshauptstadt und Verwaltungszentrum. Sie griff an der Nordküste nur soweit aus, wie

Hafenplätze, die mit Havanna durch Eisenbahnen in Verbindung standen, in Frage kamen, und wurde, derselben Überlegung folgend, im Süden durch die Einschließung von Cienfuegos ergänzt.

Die Beziehungen zum Hinterland geben ja überhaupt den Maßstab ab für das, was ein Hafen leistet. Denkt man daran, daß die Wirkungssphäre unserer Nordseehäfen bis nach Böhmen und der Schweiz hinein reicht, wo sie an das Hinterland der Mittelmeerhäfen grenzt, daß sie im Westen sich berührt mit dem Einflußgebiet der holländisch-belgischen Küste, so faßt man die Blockade erst in ihrer Flächenwirkung richtig auf. Man kann sich dann auch vorstellen, wie diese Grenzen sich zu verschieben beginnen, sobald an einer Stelle die Zufuhren über See stocken, und unwillkürlich lenkt sich der Blick auf die Ergänzungshäfen, von denen die Hilfe kommen soll, wie der Blockierende auf Mittel und Wege sinnen wird, um zu verhindern, daß durch solche Hilfe die Wirkung seiner Kriegsmittel abgeschwächt wird.

So kann die Beherrschung der Einfuhrwege weniger Häfen eine Fernwirkung haben, die ein ganzes Land überdeckt, und werden die Zuflüsse an Rohmaterial — Baumwolle, Wolle — an ihren Quellen durch Blockierung überseeischer Ausfuhrhäfen verstopft, so kommen Industrien zum Stillstand, die durch die halbe Welt vom Ort der Blockade getrennt sind.

h. Allgemeines über strategische Defensive. Ich habe damit das beendet, was ich im Rahmen eines Vortrages über Operationen zur Ausnutzung der Seeherrschaft sagen konnte. Durch sie alle zieht sich wie ein roter Faden die Rücksichtnahme hindurch, die die in die strategische Defensive gedrängte Flotte des Gegners sich erzwingt. Hierin liegt ihr Wert und dadurch charakterisiert sich zugleich die Aufgabe, die solchem Kampfe gegen die Seeherrschaft zufällt: er soll dem Gegner entweder in der Schlachtendefensive soviel von seiner Kraft nehmen, daß der Rest zur Durchführung seiner Absichten nicht ausreicht, oder er soll, auf die Küstendefensive zurückgedrängt, den Gegner nicht zur vollen Ausnutzung der Seeherrschaft kommen lassen. Es hieße dem Bittenden Steine statt Brot bieten, wenn man dem Schwächeren auf seine Frage: Wie soll ich im Kriege handeln? die Antwort geben wollte: Erkämpfe dir die Seeherrschaft, vernichte deinen Gegner. Für die strategische Defensive sind daher vielfach andere Grundsätze maßgebend, als dort gelten, wo mit etwa gleichen Kräften um Sieg und Niederlage gerungen wird. Denn den Maßstab für das Erreichbare kann allein das Verhältnis der Kräfte geben, nicht absolute Maximen. Die Flotte des Schwächeren kann dem stärkeren Gegner nur einen Preis stellen, den er zahlen muß, wenn er seinen Willen durchsetzen will; darum muß ihre Stärke im richtigen Verhältnisse stehen zu dem Nutzen, den das Erwerbsleben ihres Staates aus der See zieht.

i. Die Änderung der taktischen Aufgaben bei Kämpfen an der Küste. Schließlich haben wir noch einen Blick zu werfen auf die taktischen Verhältnisse bei Kämpfen an der Küste. Je mehr der Kampf von der freien See in die beschränkten Gewässer der Küsten und Häfen hineingerät, desto mehr werden seine Formen abweichen von denjenigen, die das freie Spiel der Kräfte im offenen Wasser uns zeigte. Wenn ich an die früher kurz durchgeführten Vergleiche mit den Verhältnissen der Armee denke, so kann ich sagen, der Vergleich schlägt hier in das Gegenteil um. Die Operationen der Armee werden beherrscht durch die Rücksichtnahme auf Straßen und Wege,

aber fechten kann ihre Hauptwaffe, die Infanterie, in jedem Gelände. Anders die Flotte. Sie ist für Durchführung ihrer Operationen an ein Wegenetz nicht gebunden, aber hier an der Küste und in Flußgebieten kann sie nur kämpfen auf den Marschwegen, die die Gestaltung der Gewässer ihr vorschreibt. Ja, in gewissem Sinne wird sogar die ganze Tendenz des taktischen Kampfes in ihr Gegenteil verkehrt. Die feindliche Flotte muß ich vernichten, um dem Feinde meinen Willen aufzwingen zu können, weil sie, ihrem offensiven Charakter entsprechend, mir überallhin folgen und mich zum Kampf zwingen kann. Je mehr es sich dagegen um Kampf in bestimmten Stellungen und schließlich um Kampf mit Befestigungen handelt, ändert sich die Sache. Was im Kampf mit der Flotte ein direkter Fehler wäre — Hinhalten, Abwehr oder Umgehung —, wird hier Regel. Denn der Stratege wird eine Befestigung, die er umgehen kann, überhaupt nicht beachten, er wird sie nicht aufsuchen, sondern vermeiden. Kommt es aber zum Kampf, so ist nicht Vernichtung des Gegners das Ziel, sondern man wird danach streben, mit möglichst geringem Aufwand an Kraft bei der Befestigung vorbeizukommen und sich dem Objekte zuwenden, das sie zu decken bestimmt ist. Nur in seltenen Fällen kommt als Ziel des Angriffs der Ort in Frage, auf dem die Befestigung steht, und nur dann wird die volle Kraft ihr zugewendet.

Schluß.

Ich bin am Schluß. Durch Vorführung einer Reihe von strategisch-taktischen Bildern habe ich versucht, meinen Zuhörern einen Einblick zu verschaffen in das große Gefüge des Seekrieges. Schon bei dem Aufbau der Operationen zur Erkämpfung der Seeherrschaft traten uns geographische Erwägungen entgegen, die zur Entscheidung der Frage: Wo soll ich schlagen? neben politischen und rein militärischen Motiven bereits diejenigen mehr ins einzelne gehenden Kenntnisse der überseeischen Interessen des Landes verlangten, welche von der Geographie des Handels und Verkehrs nicht loszulösen sind. Je mehr wir zur Ausnutzung der Seeherrschaft übergingen, desto mehr trat dann weiter die Abhängigkeit des Seekrieges von der geographischen Ortskunde hervor.

So würde es auch sein bei Ausarbeitung einer Militärgeographie der Meere oder bei der militärgeographischen Beschreibung eines Kriegstheaters: Die Beschreibung der Küste würde — allein schon durch die Masse der Einzelheiten — sich in den Vordergrund drängen. Dies darf uns aber nicht zu einer falschen Einschätzung des Wertes, den die Küste für den Seekrieg hat, führen, zu Ansichten, wie sie sich in den Werken eines französischen Schriftstellers*) widerspiegeln, der sagt: „Auf einem guten Küstenschutz beruht die Macht, die einer Nation auf dem Meere zufällt." Der Seekrieg geht von der Küste aus und schreitet zur Küste hin, aber nur dem gehören die Wege der See, der das Meer mit seiner Flotte beherrscht, nicht dem Besitzer der Küste. Auch vor einer anderen Anschauung möchte ich warnen. Man findet in militärgeographischen Betrachtungen oft Ausdrücke wie: „Gibraltar beherrscht die Wege zum Mittelmeer", „mit dem Besitz von Kuba haben die Vereinigten Staaten die Kontrolle über den Panamakanal erhalten", ja sogar: „Die hawaiischen Inseln beherrschen den Stillen Ozean". Ich stimme dieser Ausdrucksweise vollständig zu, wenn man den richtigen Sinn damit verbindet, sie kann aber zu irrtümlichen Auffassungen führen. Keine Be-

*) Kontreadmiral Réveillère: »La conquête de l'océan.«

festigung herrscht weiter als ihre Kanonen schießen, darum kann man im wörtlichen Sinne wohl sagen, „die Dardanellen beherrschen den Zugang zum Schwarzen Meer“, aber wo es sich sonst um befestigte und unbefestigte Stellungen handelt, tritt ihr Wert erst hervor durch Hinzufügung der Flotte. Genügender Kraftüberschuß an Schiffen kann im Seekriege fast jede Ungunst der äußeren Verhältnisse ausgleichen, aber eine jede Stellung, wie günstig sie auch sei, bedarf des belebenden, offensiven Elements zu ihrer Ausnutzung, denn nicht Positionen führen Krieg, sondern Flotten.

Was wir hier kennen gelernt haben, hat uns einen Einblick verschafft in die Lehre vom Kriege und damit in das geistige Rüstzeug des Seeoffiziers. Gibt dem Offizier nun diese theoretische Vorbereitung auf den Krieg alles, was er braucht? Damit aus dem Wissen ein Können werde, muß noch anderes hinzukommen: praktische Schulung und die Erprobung und Herausbildung derjenigen Charakter- und Geistesgaben, deren der Führer im Kriege bedarf. Für beides ist das Übungsfeld der See dem Friedensdienste unentbehrlich.

Man kann, ganz allgemein sprechend, die Strategie als die mehr theoretische Seite der Kriegführung ansehen, die Taktik hängt enger mit der Praxis des Dienstes zusammen, beide aber sind in der Person des Flottenführers unlösbar miteinander verbunden. Denn wie er, räumlich losgelöst von der Heimat und in loserer Verbindung mit der Zentralleitung, als der Heerführer am Lande, oft große strategische Entscheidungen selbständig treffen muß, so ist er auch, wenn es zur Schlacht kommt, der taktische Führer, und zu allen Zeiten hat das Flaggschiff des Höchstkommandierenden den Weg gezeigt zum Siege., Durch die höchste persönliche Gefahr, durch den Lärm und die Aufregung des Nahkampfes hindurch soll er die überlegene Ruhe sich bewahren, die ihn zu den folgenschwersten Entschließungen befähigt.

Sollen die höchsten Leistungen erreicht werden, so darf auch hier der Funke des Genies nicht fehlen, des Genies, wie Kant es definiert hat, als das Talent der Erfindung dessen, was nicht gelehrt und nicht gelernt werden kann, aber viel kann doch geistige Schulung und praktische Erziehung tun. Und das ist gerade das Schöne am Beruf des Seeoffiziers, daß das Meer als Übungsfeld im Frieden ihn durch die Gefahren, die der Beruf an sich ihm bringt, wie durch richtig geleitete Friedensübungen näher heranführt an die Wirklichkeit des Krieges, als der Dienst irgend einer anderen Waffe es kann. Die Friedensübung soll nicht spielen mit Menschen und Schiffen, aber sie kann doch die Freude an der Gefahr groß ziehen, die Freude, die nicht darin besteht, daß man in leichtsinnigem Selbstbewußtsein die Gefahr verachtet, sondern darin, daß man in ernster Selbsterziehung lernt, sich ihr gewachsen zu fühlen. Wer im Frieden daran gewöhnt ist, daß von seiner fachmännischen Einsicht, von seiner Geistesgegenwart Millionen an Staatseigentum und Hunderte von Menschenleben zusammen mit seinem eigenen abhängen, der wird auch im Kriege von dem Gefühl der Verantwortung und der persönlichen Gefahr nicht erdrückt werden, der wird durch das Getöse des Kampfes hindurch seinen Weg gehen zum Siege oder zum Tode.

Mögen unserem Vaterlande, wenn die Stunde der Entscheidung schlägt, solche Männer nicht fehlen!



Seewege und Überlandbahnen
mit besonderer Rücksicht auf den näheren und ferneren Orient.

Von Paul Dehn.

Die Konkurrenz der Verkehrsstraßen.

Der wirtschaftliche Wert der verschiedenen Verkehrsstraßen ist nicht feststehend. Er wird mitbestimmt durch die Konkurrenz, durch die Leistungsfähigkeit einer jeden Verkehrsstraße gegenüber der anderen. Es läßt sich nicht sagen, daß die Eisenbahn oder der Seeweg oder der Stromlauf oder der Kanal die vorteilhafteste Verkehrsstraße ist. Eine jede Straße hat ihre besonderen Vorzüge. Diese Vorzüge hängen von verschiedenen Verhältnissen ab, von Krieg und Frieden, von ihrer Sicherheit, von den technischen Fortschritten, von der Organisation und Entwicklung des betreffenden Verkehrs selbst und nicht zuletzt von den Anforderungen und Zwecken der Interessenten, ob es sich um Eilverkehr oder Massenverfrachtung handelt. Die verschiedenen Verkehrsstraßen konkurrieren beständig miteinander und entwickeln dabei ihre eigentümlichen Vorzüge. Sache der Interessenten ist es, diese Vorzüge zu würdigen und zu nützen.

Lange Zeit hatten die Ströme und Binnenwasserstraßen besondere Vorzüge; sie waren bequemer, rascher und sicherer als die Landstraßen. In neuerer Zeit wurden sie zurückgedrängt von der überlegenen Konkurrenz der Eisenbahnen und der Seeschiffahrt. In neuester Zeit hat man die Binnenwasserstraßen wieder mehr gewürdigt.

Der Donauweg.

Von Deutschland nach dem Orient führen verschiedene Straßen, die Donau, der Eisenbahn- und der Seeweg.

Einst war die Donau die wichtigste Straße zwischen Morgenland und Abendland, belebt in Sage und Geschichte. Die Argonauten zogen den Strom hinauf, die Nibelungen hinunter. Römische Flotten waren auf der Donau stationiert. Die ersten Kreuzfahrer benutzten die Donau, um nach dem Heiligen Lande zu kommen. Doch schon damals, während der späteren Kreuzzüge, verlor sie einen wesentlichen Vorzug, die Sicherheit. Bald darauf geriet der Donauverkehr in Verfall, der nur kurze Zeit, in den Anfängen der Dampfschiffahrt, unterbrochen wurde, bis die Eisenbahnen die Flußdampfschiffahrt wieder lähmten. Heute ist die Donaustraße zwar sicher, aber durchaus nicht die bequemste und billigste.

Bis oberhalb Pest, in der Nähe von Gran, zeigt sich die Donau als ein großer Wildbach, wie der Rhein etwa von Basel bis Speier. Auf dieser Rheinstrecke

verkehrten früher Dampfschiffe, stellten aber ihre Fahrten ein, als die Eisenbahn längs des Stromes eröffnet wurde. Seither ist diese Rheinstrecke verödet, weil die Schiffahrt dort zu großen Schwierigkeiten begegnet.

Wohl wird die obere Donau von Regensburg bis Gran-Pest befahren, aber der Verkehr ist vergleichsweise gering und hat ein Defizit aufzuweisen infolge der mannigfachen Schiffahrtsschwierigkeiten namentlich oberhalb Wien, vor allem oberhalb Raab, wo der Strom 3 bis 5 km breit wird, in Hunderte von Armen verläuft und viele Inseln bildet. Fortwährend verändern dort die Schottermassen die Fahrstraße, so daß eine Regulierung im großen Stil kaum möglich ist. Genug, für die große internationale Schiffahrt, wie sie auf Rhein und Elbe besteht, ist die obere Donaustraße wegen ihrer Wildbachnatur zu kostspielig und zu unsicher, und man tut am zweckmäßigsten, diese Strecke für die kleine Schiffahrt instandzuhalten.

Mitteleuropäische Kanalpläne.

Immerhin haben auch für Deutschland Interesse und Wert die großen österreichischen Kanalpläne zur Verbindung der Donau mit den norddeutschen Strömen. Durch Gesetz von 1901 wurden zunächst 210 Millionen Mark bewilligt für einen Donau-Oderkanal von Wien über Prerau nach Oderberg mit einer Abzweigung zur Elbe nach Pardubitz und mit einer Fortsetzung nach der Weichsel über Krakau hinaus und ferner für einen Donau-Moldau-Elbekanal von Wien über Budweis nach Prag unter Kanalisierung der Moldau und der Elbe. Über die Führung des letzteren Kanals ist man noch nicht einig, große technische Schwierigkeiten sind dabei zu überwinden, und voraussichtlich wird noch viel Wasser die Elbe hinunterfließen, bis dieser Kanal fertiggestellt sein wird.

Mit dem Ausbau dieser österreichischen Kanäle wird die Donau drei Anschlüsse nach Norddeutschland erhalten, nach der Elbe, der Oder und der Weichsel. Dadurch werden die industriereichen Bezirke Österreichs im Norden mehr an die deutschen Häfen, an Hamburg, Stettin und Danzig herangerückt, ein Umstand, der möglicherweise dem reichsdeutschen Verkehr Vorteile zuführen, jedenfalls aber die Beziehungen zwischen Deutschland und Österreich inniger gestalten wird.

Geplant wird auch eine Verbindung zwischen der Donau- und der Rheinstraße auf reichsdeutschem Gebiet durch Anlage eines Großschiffahrtsweges in Gestalt eines Rhein-Main-Donaukanals von Kehlheim a. Donau über Nürnberg nach Bamberg a. Main, also in der Richtung des alten verödeten Ludwigkanals. Trotzdem Prinz Ludwig, der bayerische Thronfolger, diesem Kanal sein besonderes Interesse zuwendet, haben sich dafür in Bayern Regierung und Volksvertretung nicht erwärmen können. Das bayerische Abgeordnetenhaus hat sogar die Bewilligung von 100 000 Mark für Vorarbeiten abgelehnt. Man befürchtet eine abträgliche Konkurrenz für die ohnehin finanziell nicht gerade ergiebigen bayerischen Staatsbahnen und vor allem die Baukosten in Höhe von mindestens 120 Millionen Mark, die Bayern aus eigenen Mitteln unmöglich aufbringen kann. Vom höheren Standpunkte aus ist dieser Großschiffahrtsweg zwischen Donau und Rhein deshalb nicht zu befürworten, weil, wie schon angedeutet, die Donau bis Pest nicht die Verkehrsbedingungen erfüllt, die heutzutage die Großschiffahrt voraussetzt.

Als fernste Zukunftsmusik sind noch zwei andere Kanalpläne anzusehen, die kaum ernsthaft genommen werden können. Es handelt sich um zwei Kanäle zur Verbindung der Donau mit der Adria einerseits von Wien nach Triest, anderseits von Pest nach Fiume, entweder unter dem Karst hindurch mit einem Tunnel von wenigstens 40 km Länge oder über den Karst hinweg mit großen Schleusenwerken. Nötigenfalls könnte die moderne Technik auch diese Kanäle fertigstellen mit Hebewerken, mit Kammerschleusen, unter Benutzung des Systems der schiefen Ebene usw. Allein die technischen Schwierigkeiten sind sehr groß, noch größer die Kosten, an den erforderlichen Mitteln fehlt es beiden Reichsteilen, und schließlich ist für diese Kanalpläne nicht der genügende Verkehr wie überhaupt kein rechtes Bedürfnis vorhanden.

Das Eiserne Tor.

Bis vor Jahr und Tag bestand auf der unteren Donau ein Schiffahrtshindernis in Gestalt des Eisernen Tores mit den Katarakten des Stromes zwischen Moldowa und Turn-Severin nächst der ungarisch-rumänischen Grenze. Im Berliner Frieden von 1878 bestimmten die Mächte zugunsten der möglichst freien Donauschiffahrt die Beseitigung dieses Schiffahrtshindernisses. Die österreichisch-ungarische Monarchie wurde mit der Durchführung der erforderlichen Arbeiten beauftragt, die aber schließlich Ungarn auf seine Rechnung übernahm. Erst um die Wende des Jahrhunderts war das Werk mit Hilfe einer Anleihe von 37 Millionen Mark fertiggestellt. Für die Befahrung des regulierten Eisernen Tores kann Ungarn nach den Bestimmungen der Mächte Gebühren erheben, um die Unterhaltungskosten wie die Verzinsung und Tilgung der Anleihe zu decken. Diese Kosten belaufen sich jährlich auf 1½ Millionen Mark. Um Ersatz dafür zu finden, sah sich Ungarn genötigt, entsprechende Gebühren zu erheben. Was war die Folge? Das technische Verkehrshindernis war zwar beseitigt, aber ein anderes, ein künstliches, in Gestalt der hohen Gebühren aufgerichtet worden. Als im Jahre 1898 der Eiserne Torkanal gebührenfrei benutzt werden konnte, hob sich der Verkehr bedeutend, ging aber nach Einführung der Gebühren rasch wieder zurück und ist nicht höher, als er vor der Regulierung gewesen war. Da die Kanalgebühren nur 500 000 Mark jährlich einbringen, so hat Ungarn noch einen empfindlichen Zuschuß zu leisten, ohne daß dem Verkehr irgend wie genutzt wird. Die Regulierung des Eisernen Tores hat nicht entfernt den Erwartungen entsprochen, und die phantastischen Hoffnungen, die auch einige deutsche Verkehrspolitiker daran knüpften, sind zu Wasser geworden.

Die Öffnung der Donaumündung.

Wohlgelungen war dagegen die Öffnung der Donaumündung, die früher selbst von kleineren Schiffen kaum befahren werden konnte. Im Pariser Frieden von 1856 wurde auf Veranlassung und im Interesse der Engländer die Regulierung des Sulinaarmes beschlossen und mit den Arbeiten die souveräne Europäische Donaukommission, bestehend aus den Vertretern der Mächte, beauftragt, die allmählich rund 60 Millionen Mark verausgabte und zur Deckung entsprechende Gebühren erhebt.

Seither ist die untere Donau bis hinauf zur ungarischen Grenze fahrbar, auch für größere Seedampfer, und dieser Teil des Stromes erscheint heute verkehrspolitisch wie eine Ausbuchtung des Meeres. Der Verkehr ist bedeutend. Dem Tonnengehalt nach überwiegt mit fast der Häfte des Gesamtverkehrs die englische Flagge, wie denn die Engländer nach dem Krimkriege die Absatzmärkte des europäischen Südostens erst entdeckten und mit Hilfe der Dampfschiffahrt einen immer umfangreicheren Güteraustausch entwickelten. Deutschland erschien erst später auf dem Platze, fast zu spät.

Die Binnenwasserstraßen, die Ströme und Kanäle, von Mitteleuropa nach dem Orient sind demnach noch sehr mangelhaft. In absehbarer Zeit werden sie schwerlich erheblich verbessert werden. Ein Schiffsverkehr im großen Stile läßt sich auf der Donau bis Pest überhaupt nicht ermöglichen. Der Strom ist in keiner Weise konkurrenzfähig, nicht in bezug auf Raschheit mit der Eisenbahn, nicht in bezug auf Billigkeit mit dem Seewege.

Die europäischen Orientbahnen.

Verkehrspolitisch wichtiger als die Binnenwasserstraßen sind die Eisenbahnen von Mitteleuropa nach dem Orient. Allzulange hatte das europäische Eisenbahnnetz eine empfindliche Lücke im Südosten zu beklagen. Bis heute ist diese Lücke noch nicht ganz ausgefüllt worden.

Noch im Jahre 1874 endete das europäische Eisenbahnnetz unmittelbar jenseit der österreichisch-ungarischen Grenze. Anfang der siebziger Jahre erhielt Baron Hirsch die Konzession zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen in der europäischen Türkei, und zwar für eine durchgehende Hauptlinie von der österreichisch-ungarischen Grenze aus nach Konstantinopel und Saloniki. Noch ist der beispiellose internationale Humbug nicht vergessen, mit dem Baron Hirsch das Geschäft damals durchführte. Er gab damals 1 980 000 Stück Türkenlose im Nennwerte von 400 Franken zum Kurse von 180 aus und vereinnahmte daraus 356,4 Millionen Franken. Nach seiner Aufrechnung verwendet er 102 Millionen Franken für die Finanzierung der Türkenlose, d. h. für Reklame und Preßbeteiligung, und 254 Millionen Franken für die eigentlichen Eisenbahnbauten, so daß die Türkei von der großen Losanleihe nicht einen Heller erhielt. In Wirklichkeit mag er kaum die Hälfte der von ihm angegebenen Beträge verausgabt haben. Und mit dem Ertrag der Türkenlose, die wesentlich in Deutschland und Österreich untergebracht worden waren, also mit deutschem und österreichischem Gelde, baute er nicht, wie er ausdrücklich verheißen hatte, die Hauptlinie von der österreichisch-ungarischen Grenze aus, sondern begann die Bauten von der Meeresküste her, von Konstantinopel und Saloniki, weil diese Strecken billiger und bequemer herzustellen waren und finanziell günstigere Aussichten boten. Außerdem ließ Hirsch die Verbindungsstrecken über den Balkan ungebaut und wußte durch allerlei Winkelzüge den Bau auf die türkische Regierung abzuwälzen, die dazu außerstande war. Alle die ungeheuerlichen Tatsachen des türkischen Eisenbahngeschäfts habe ich in einer Schrift (Deutschland und die Orientbahnen, München 1883) zusammengestellt und darin auch angedeutet, daß Hirsch durch seine Manipulationen in erster Linie im Interesse des englischen Privat-

säckels gearbeitet hat. Nicht weniger als 14 Jahre hindurch blieben diese Lücken bestehen, 14 Jahre lang waren die Engländer in der Lage, von der Seeseite her mit Hilfe der neuen Bahnen die Balkanmärkte zu beschicken und zu erobern, 14 Jahre hindurch hatten sie einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung vor dem deutschen und österreichischen Handel, welch letzterer bis dahin die Balkanmärkte beherrscht hatte und sich nunmehr zurückdrängen lassen mußte. Erst im Jahre 1888 wurden die Anschlüsse fertiggestellt, erst in diesem Jahre konnte der unmittelbare Eisenbahnverkehr zwischen Mitteleuropa und Konstantinopel — Saloniki aufgenommen werden.

Für den Personen-, Post- und Eilverkehr war die endliche Vollendung der europäischen Nordwest-Südost-Überlandbahn von größter Wichtigkeit. Bis dahin hatte er seinen Weg über Bukarest, Giurgiu unter Übersetzung der Donau, die im Winter sehr schwierig war, nach Rustschuk und Varna und von da seewärts nach Konstantinopel genommen. Seither wird er über Pest, Belgrad, Sofia und Adrianopel geführt. Außerdem geht über Rumänien noch eine Konkurrenzlinie, die unter Umständen sehr wertvoll ist, von Bukarest über die neue große Donaubrücke bei Czernawoda, die 25 Millionen Franken gekostet hat, nach dem rumänischen Hafen Constanza und von dort seewärts nach Konstantinopel.

Die letzte Lücke.

Noch sind die südosteuropäischen Eisenbahnen nicht ganz ausgebaut. Noch immer fehlt der Anschluß Griechenlands an das mitteleuropäische Netz. Die türkische Eisenbahn endet in Saloniki. Eine Zeitlang glaubte man, Saloniki würde an die Stelle von Brindisi treten und das indische Felleisen übernehmen. Für denjenigen, der sich Saloniki angesehen hatte, war diese Möglichkeit von vornherein ausgeschlossen. Saloniki ist eine Hafenstadt ohne Hafenanlagen. Die Dampfer müssen etliche Kilometer entfernt auf der Reede ankern. Das Aus- und Einladen ist nur durch Leichterschiffe möglich und wird häufig noch durch das Wetter erschwert. Die türkischen Behörden fertigen vor Sonnenaufgang und nach Sonnenuntergang nicht ab, auch nicht im Winter. Die Arbeiter sind meist spanische Juden und tun nichts an ihren Feiertagen und auch nichts von Freitag bis Sonntag früh. Vom Verkehrsstandpunkt aus ist alles in Saloniki unzulänglich, dort wird sich vorläufig ein Eilverkehr nicht entwickeln können.

Ganz anders liegen die Verhältnisse in der Hafenstadt Athens, im Piräus, die vor 60 Jahren noch ein Fischerdorf war und heute 60 000 Einwohner zählt. In diesem kleinen, aber trefflichen Hafen ist auch für die größten Dampfer ein rascher Umschlag möglich. Die Griechen sind industriös und verkehrstüchtig. Wird endlich einmal die Strecke von Saloniki oder von einem anderen Punkt der türkischen Bahn nach Piräus-Athen fertiggestellt, was nur eine Frage der Zeit sein kann, wird diese wichtige und zukunftsreiche Anschlußbahn einmal gebaut, wozu sich hoffentlich eine deutsche Bankgruppe findet, dann ist Piräus-Athen befugt, das Erbe von Brindisi zu übernehmen. Von den europäischen Häfen liegt Piräus am nächsten an Alexandrien, nur 524 Sm davon entfernt, während die Strecke von Brindisi nach Alexandrien

837 Sm lang ist. Nach Erbauung der türkisch-griechischen Anschlußbahn wird Piräus alsbald der große Umschlagshafen für den Personen-, Post- und Eilverkehr zwischen Europa, Ägypten und Indien werden, da dieser Eilverkehr stets den kürzesten und schnellsten Weg einschlägt.

Mitte März 1904 wurde der erste Teil der Eisenbahn von Piräus an die türkische Grenze über Athen, Dennerle und Larissa eröffnet. Allmählich wird demnach die letzte Lücke im europäischen Eisenbahnnetz ausgefüllt, doch hat Griechenland noch eine längere Strecke zu bauen und der Anschluß an die türkische Eisenbahn von Salonicki in der Richtung nach Belgrad wird in Konstantinopel erst nach allerlei Schwierigkeiten zu erlangen sein.

Der Seeweg nach der Levante.

Als der alte bayerische Ludwigskanal, der jetzt verödet daliegt, in den vierziger Jahren gebaut werden sollte, sagte Friedrich List — „Deutschlands Friedrich List", wie auf seinem Grabstein in Kufstein steht —: „Die Nordsee ist längst mit dem Schwarzen Meere durch einen natürlichen Kanal verbunden, er fließt an Gibraltar und Konstantinopel vorbei. Mit ihm kann eine Binnenwasserstraße niemals konkurrieren." Das hat sich seither überraschend bestätigt, das gilt heute mehr als je.

Der Massengüterverkehr zwischen Nordwest- und Südosteuropa bewegt sich nach wie vor nicht auf der Donau und nicht auf der Eisenbahn, sondern auf dem ungleich billigeren Seewege. Maßgebend für den Handel sind immer in erster Reihe die Kosten. Wie stellen sich diese Kosten? Die Entfernung zwischen Hamburg und Konstantinopel beträgt auf dem direkten Eisenbahnwege 2646 km, auf dem Seewege 6408 km = 3463 Sm. Der Seeweg ist also um mehr als die Hälfte länger und verlängert sich noch, wenn die Verfrachtung zur See von oder nach einem Punkte des Binnenlandes, etwa nach Baden oder von Schlesien, erfolgen muß. Gleichwohl ist der Seeweg erheblich billiger. Getreide in Wagenladungen wird von Galatz nach Mainz um 66 Mark für 1000 kg verfrachtet, bei Benutzung der Donau für 57 Mark, von Odessa nach Berlin für 46 Mark. Auf dem Seewege dagegen stellen sich die Getreidefrachten von einem beliebigen Hafen der Levante oder des Schwarzen Meeres nach einem Nordseehafen auf 10, 9, 8 Mark, ja sie gingen zuweilen noch weiter herunter. Rechnet man dazu die Rheinfracht von Rotterdam nach Mannheim mit 3½ Mark für 1000 kg, so ergibt sich, daß Massenfrachten auf der Eisenbahn von Galatz nach Mainz 66 Mark, auf dem Seewege von Galatz nach Mainz aber nur 10 bis 13 Mark zu zahlen haben.

Selbst unter den günstigsten geographischen Verhältnissen können die Eisenbahnen mit dem Seewege kaum konkurrieren. Von Kattowitz in Oberschlesien nach Jassy in der Moldau wird oberschlesische Kohle ausgeführt und auf dem nur 915 km langen Wege mit der Eisenbahn um 20½ Mark für 1000 kg verfrachtet. Von Cardiff nach Galatz ist der Seeweg 7000 km = 3783 Sm lang, aber die Fracht für 1000 kg stellt sich nur auf etwa 10 Mark. Bis Jassy ist die oberschlesische Kohle noch konkurrenzfähig, im übrigen aber beherrscht englische Kohle den rumänischen Markt mit Hilfe des ungleich billigeren Seeweges und da sie verhältnismäßig nur geringe Eisenbahnfracht zu tragen hat.

Der Güterverkehr zwischen Nordwest- und Südosteuropa, ja sogar zwischen Mittel- und Südosteuropa bevorzugt den Seeweg trotz des weiten Umweges um Europa herum. Selbst Eisenerzeugnisse und dergleichen aus dem nördlichen Österreich wurden jahrelang über Hamburg billiger verfrachtet, als auf dem näheren Wege über Triest oder direkt mit der Eisenbahn. Von Wien über Triest nach Konstantinopel hatten 1000 kg 40 Mark zu zahlen, von Eger über Hamburg nach Konstantinopel nur 31 Mark. Stabeisen aus Böhmen oder Mähren wurde nach Galatz geschickt nicht auf dem nächsten Wege über Wien mit der Eisenbahn oder auf der Donau oder von Wien über Triest seewärts, sondern über Oderberg mit der Eisenbahn oder auf der Elbe nach Hamburg und dann seewärts um Europa herum, weil Stabeisen von Wittkowitz über Triest nach Galatz 360 Mark für 1000 kg Fracht zahlen mußte, über Oderberg und Hamburg nach Galatz aber nur 235 Mark. Erst seit Ende 1903 ist hierin eine Änderung eingetreten, nachdem es der österreichischen Regierung gelungen, eine Ermäßigung der Levantetarife des Österreichischen Lloyd zu erwirken.

Nachhaltig begünstigt wurde der deutsche Güteraustausch mit der Levante durch die Einrichtung von regelmäßigen Dampferverbindungen, wie ich sie schon 1884 in meinem Buch „Deutschland und Orient in ihren wirtschaftspolitischen Beziehungen" befürwortete. Seit Errichtung der deutschen Levantelinie im Jahre 1889 hat sich der deutsche Verkehr mit der Levante vervielfacht, und durch die Einrichtung des deutschen Levantetarifs mit Hilfe der preußischen Staatsbahnen ist dieser Verkehr noch erheblich erleichtert worden und vermittelt sogar Postpakete zu billigen Sätzen. Der süddeutsche Güteraustausch, der früher über Triest und Genua ging, benutzt immer mehr den Seeweg über Hamburg.

Auch gegenüber der Gotthardbahn tritt die Überlegenheit des Seeweges zutage. In Massenerzeugnissen, wie namentlich in Kohlen, kann Deutschland auf dem italienischen Markte mit der englischen Kohle, die den Seeweg zur Verfügung hat, nicht konkurrieren. Die Frachtsätze der Gotthardbahn sind zu hoch. Italien bezieht jährlich für etwa 120 Millionen Mark Kohlen und Koks, davon nur für 1½ Millionen Mark aus Deutschland. England ist der Hauptlieferant geblieben trotz der deutscherseits unterstützten Gotthardbahn.

Genug, im Verkehr zwischen Südost- und Nordwesteuropa bietet der Seeweg für Massenfrachten die günstigsten Bedingungen und wird von den Interessenten fast immer bevorzugt.

Die europäischen Eisenbahnen sind allerdings nicht als Überlandbahnen gebaut worden. Sie können aber als solche benutzt werden und werden auch vom Güterverkehr benutzt, aber nur ausnahmsweise, nur in verschwindendem Maße. Bei den deutschen Eisenbahnen war im Güterverkehr der Durchgangsverkehr nur mit 1,2 Prozent beteiligt. Den mitteleuropäischen Eisenbahnen bleibt im großen und ganzen der Personen-, Post- und Eilverkehr.

Wien und die Adria.

In den achtziger Jahren erschien zu Wien eine merkwürdige Karte von Europa, die hübsch ausgezirkelt darstellte, daß Wien geographisch und mathematisch genau in der

Mitte dieses Erdteils liegt. Wien müsse in Zukunft einmal, das wollte die Karte veranschaulichen, der Verkehrsmittelpunkt von Europa werden.

Da ist denn doch zu fragen, ob es unter den heutigen Verkehrsverhältnissen für eine Stadt ein Vorzug ist, mitten im Binnenlande zu liegen, und insbesondere für eine Hauptstadt eine Notwendigkeit, auch geographisch das Herz des betreffenden Staates zu bilden? Diese Notwendigkeit war ehedem unter anderen Verkehrsverhältnissen vorhanden und wurde auch erkannt. Tatsächlich war man früher bestrebt, die Hauptstadt möglichst in die Mitte des Landes zu legen. Heute ist das durchaus nicht mehr notwendig. Die modernen Verkehrsmittel sind so vervollkommnet worden, daß eine zusammenfassende Oberleitung der Verwaltung unter allen Umständen sozusagen von jedem Punkte eines Staates durchführbar ist. Die Verkehrslage der Hauptstadt ist in neuerer Zeit von einem anderen Gesichtspunkte beeinflußt worden. Die Hauptstadt soll ein Mittelpunkt sein nicht nur für den nationalen Verkehr, sondern auch mit Rücksicht auf die große Entwicklung von Ein- und Ausfuhr ein Mittelpunkt des Auslandsverkehrs. In den neuen Staaten, wo die Hauptstädte planmäßig angelegt wurden, finden sie sich am Meere, so in Amerika, in Australien, zum Teil auch in Afrika. Allerdings erfolgte die Aufschließung der überseeischen Staaten mit ihrer ganzen Entwicklung vom Meere aus. Aber auch die alten europäischen Hauptstädte liegen, was kein Zufall ist, dem Meere mehr oder minder nahe, wie London, Petersburg unter Verdrängung von Moskau, Konstantinopel, in gewissem Sinne auch Rom, ferner Paris, das durch die Seine mit dem Meere verbunden ist, sodann Berlin, das Wasserstraßen nach dem Meere besitzt, die noch erweitert werden sollen. Sollte jemals, was allerdings ausgeschlossen erscheint, die deutsche Hauptstadt verlegt werden, so würde nur Hamburg in Betracht kommen können, das schon der Große Kurfürst zur Hauptstadt seines Landes machen wollte. Nächst Berlin ist Hamburg mit seiner weiteren Umgebung die volkreichste Stadt des Reiches. Von den größeren Hauptstädten liegt nur Madrid im Binnenlande, wird aber von dem Hafenplatz Barcelona bereits überflügelt.

Wiens Lage in der Mitte der Monarchie, ja in der Mitte Europas, ist, verkehrspolitisch betrachtet, kein besonderer Vorzug. Wien liegt freilich an der Donau. Die Donau ist ein schöner Strom. Doch darf man sie mit einer schönen Frau vergleichen, die hauswirtschaftlich von geringem Wert ist, während die Spree trotz ihrer Unansehnlichkeit eine ausgezeichnete und leistungsfähige Wasserstraße darstellt und in diesem Sinne den Spott nicht verdient, mit dem man sie gelegentlich bedenkt. Belief sich doch auf allen österreichischen Donaustationen von Passau bis Preßburg einschließlich Wiens der gesamte Güterverkehr in Zufuhr und Abfuhr Ende der neunziger Jahre auf durchschnittlich 1,7 Millionen Tonnen, während sich der Verkehr für Berlin auf $6^1/_2$ Millionen Tonnen stellte.

Dieser verhältnismäßig geringe Donauverkehr ist die Folge der ungünstigen Schiffahrtsbedingungen auf der oberen Donau und ferner der Ausmündung der Donau, die nicht in ein offenes Meer fließt, sondern in ein Sackmeer, das verkehrsentlegen ist und für die habsburgische Monarchie kaum in Betracht kommt. Wien ist überdies gerade wegen seiner zentralen Lage nicht glücklich verbunden mit der Welt-

verkehrsstraße, mit dem Meere. Von der Nordsee ist die Stadt zu weit entfernt, von der Adria dagegen durch die Alpen abgeschlossen. Aber auch die Adria selbst leidet unter der Ungunst ihrer Verkehrslage. Triest liegt nicht unmittelbar am offenen Meer wie Genua und Marseille, sondern am Ende einer Seitenstraße, einer Sackgasse, als welche die Adria angesehen werden muß. Da fahren die Schiffer nicht gern hinein, weil sie seltener oder schwieriger Rückfracht und seltener oder teuerer Reparaturgelegenheit finden. So erklärt sich die auffällige Tatsache, daß im Verkehr mit Triest die Frachten durchschnittlich höher sind als im Verkehr mit Genua und Marseille.

Die Bagdadbahn und ihre Aussichten.

Mit der Konkurrenz des Seeweges wird auch die Bagdadbahn, wenn sie einmal vollendet ist, zu kämpfen haben. Schon in den fünfziger Jahren planten die Engländer die Anlage einer Euphratbahn, aber nicht von Konstantinopel, sondern von Alexandrette aus, um ihren Personen- und Postverkehr mit Indien zu beschleunigen. Nach der Eröffnung des Suezkanals erlahmte ihre Interesse daran. Beiläufig waren die ersten Pioniere in Kleinasien nicht Engländer, sondern Deutsche. Schon im Jahre 1841 erschienen Moltkes „Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei“. Um dieselbe Zeit veröffentlichte der Hallesche Altertumsforscher Ludwig Roß eine Reihe wertvoller Werke über Griechenland und Kleinasien. Entworfen wurde das vorderasiatische Eisenbahnnetz, wie es im wesentlichen gebaut werden soll, schon im Jahre 1872 von dem schwäbischen Ingenieur Wilhelm Pressel, der auch die Bahnen der europäischen Türkei trassiert hat. Leider konnte das große Werk damals wegen der Finanznot der Türkei nicht in Angriff genommen werden. Pressels († 1902) Verdienste um die Entwürfe konnten leider eine Krönung durch Verwendung des verdienten Ingenieurs bei der deutschen Bagdadbahngruppe, die den Bau erhielt, nicht finden.

Bei dem Anlageplan der Bagdadbahn mußte die größte Rücksicht auf russische Interessen genommen werden. Man hielt sich möglichst fern von der russisch-persischen Grenze. Rußland wollte keine Konkurrenz aufkommen lassen gegen seine Zukunftsbahnen nach dem Persischen Meerbusen. Zwischen Rußland und der Türkei besteht ein Abkommen, wonach östlich von Eregli am Schwarzen Meer und nördlich von Angora-Diarbekr nur die Russen Eisenbahnen bauen dürfen oder aber der türkische Staat, der dazu freilich niemals imstande sein wird. Das ist die engere russische Interessensphäre, während die weitere bis zum Persischen Meerbusen ausgedehnt wird.

Genug, es wird die Bagdadbahn nicht von Angora aus, sondern südlich von Konia über Adana mit Zweigbahnen an das Mittelmeer nach Mersina, dann an den Euphrat über Nisib-Biredjik und Mossul bis Kadhina bei Koweit geführt werden. Es handelt sich von Konia bis Kadhina um eine Strecke von 2400 km.

Vereinbart wurde Anfang 1902 zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der türkischen Regierung eine Zinsbürgschaft von 16 500 Franken jährlich für den Kilometer, d. h. die türkische Regierung verpflichtete sich, der Gesellschaft zuzuzahlen, was diese weniger als 16 500 Franken jährlich vom Kilometer einnimmt. Sachverständige haben

die kilometrische Einnahme in den ersten zehn Jahren auf 4000 Franken veranschlagt, die türkische Regierung würde demnach jährlich 30 Millionen Franken zuzuzahlen haben, vorausgesetzt, daß die ganze Strecke im Betriebe steht, zu Anfang entsprechend weniger, je nach dem Fortgange der Bauten.

Da ist nun die Frage noch nicht beantwortet, woher die türkische Regierung das Geld für ihre Kilometerbürgschaft nehmen wird. Von der Beantwortung dieser Frage hängt der Bau der Bagdadbahn ab. Kann die Türkei Unterpfänder geben als ausreichende Sicherheit für die pünktliche Zahlung? Diese Frage ist zu verneinen. Alle Jahreseinkünfte der Türkei sind vollständig in Anspruch genommen oder den Gläubigern verpfändet, Steuererhöhungen ausgeschlossen, neue Einnahmequellen nicht vorhanden.

Der Bau der Bagdadbahn steht also noch in weitem Felde, und niemand kann sagen, wann sie vollendet sein wird. Auf eigenes Risiko und ohne Zinsbürgschaften will die beteiligte Hochfinanz nicht bauen, offenbar deshalb nicht, weil die Rentabilität der Bagdadbahn nicht sehr günstig erscheint. Denn der Personen-, Post- und Eilverkehr genügt nicht, um die Rentabilität sicherzustellen. Die Entwicklung des Güterverkehrs läßt sich aber nicht berechnen. Wohl wird die Bagdadbahn durch weite Gebiete führen, die einst fruchtbar gewesen sind, aber die künstliche Bewässerung ist verfallen, und ihre Wiederherstellung kostet viele Millionen. Zum größeren Teil ist das Land spärlich bewohnt, die Bevölkerung arm und anspruchslos, ein Aufblühen des Landes unter Schaffung einer wohlhabenden Land- und Stadtbevölkerung erscheint unter türkischer Verwaltung kaum denkbar.

Von Wert ist die Bagdadbahn zunächst für die Türkei, in erster Reihe militärisch und politisch. Aus dem Inneren Vorderasiens können die Truppen rascher herangezogen werden, was bisher nur auf dem Seewege möglich und nicht immer tunlich war. Durch die Bagdadbahn wird außerdem die Verwaltung des ganzen Reiches fester zusammengefügt.

Wirtschaftlich von geringerem Wert wird sie indessen als Überlandbahn größere Bedeutung gewinnen für den internationalen Personen-, Post- und Eilverkehr mit Indien usw., nicht zuletzt auch als neutraler Weg, unabhängig von Rußland wie von England.

Auch die Bagdadbahn ist vielfach als Durchgangsbahn überschätzt worden. Manche Wirtschaftspolitiker geben sich allen Ernstes dem Glauben hin, sie werde nach ihrer Vollendung den indisch-europäischen Handel wieder wie in früheren Jahrhunderten auf den Landweg über Mitteleuropa zurücklenken. Das ist ausgeschlossen. Überlandbahnen sind gegenüber dem Seewege nicht konkurrenzfähig, weil sich die Eisenbahnfrachten viel zu hoch stellen. Das gilt von der Bagdadbahn wie von der Eisenbahn Hamburg—Konstantinopel, wie von der ganzen Zukunfts-Überlandbahn Hamburg—Bagdad. Konkurrenzfähig ist dieser Weg gegenüber dem Seewege nur für den Personen-, Post- und Eilverkehr.

Von Wichtigkeit wird die Bagdadbahn für den englisch-indischen Postverkehr werden. Dieser Verkehr sucht stets den raschesten Weg ohne Rücksicht auf die Kosten. Bis 1839 ging er um das Kap, bis 1857 über Gibraltar und über die Suez-

eisenbahn, bis 1870 über Calais und Marseille unter Benutzung der Suezeisenbahn, seit 1871 wird er über Calais, den Mont-Cenis und Brindisi durch den Suezkanal geleitet. Die Fahrzeit zwischen London und Bombay beläuft sich gegenwärtig auf 15 Tage und würde mit der Bagdadbahn auf 10 bis 11 Tage verkürzt werden. Das englisch-indische Felleisen wird ein guter, vielleicht der beste Kunde für die Bagdadbahn werden mit Gütern von annähernd 10 bis 14 Bahnwagen wöchentlich und mit 40000 bis 50000 Reisenden jährlich. Allein das englisch-indische Felleisen genügt nicht, um die Rentabilität der Bahn zu sichern. Wenn sich trotzdem die Engländer vorläufig noch als erbitterte Gegner der Bagdadbahn gebärden, obwohl sie ihnen doch nächst der Türkei die größten Vorteile bringt, so ist der Grund für dieses Verhalten wohl auf politischem Gebiete zu suchen. Eine Abkürzung von 4 bis 5 Tagen im Verkehr mit Indien ist für die Engländer sicherlich von großem Wert.

Persische Straßen.

Auch ein so zurückgebliebenes Land wie Persien, dieser Pufferstaat zwischen Rußland und England, wird eine Zukunft haben, wenn es einmal moderne Verkehrsmittel besitzt. Gegenwärtig verfügt es nur über eine einzige kleine Eisenbahn, 13 km lang, von Teheran nach einem Wallfahrtsort. Vorläufig wird noch um Persien friedlich gekämpft, in der Hauptsache mit Verkehrsmitteln. Rußland hat einen großen Vorsprung erlangt durch das wiederholt und zuletzt bis 1915 verlängerte alleinige Vorrecht, Straßen und Eisenbahnen in Persien zu bauen. In der Richtung nach Persien sind die Russen bestrebt, ihre Eisenbahnen zu verlängern, im Westen von der transkaukasischen Bahn bei Tiflis nach Eriwan und im Osten von der transkaspischen Bahn über Askabad nach Mesched. Rußland will auch durch Persien hindurch ans offene Meer, wie bei Konstantinopel und bei Port Arthur. Es plant zu diesem Zweck Eisenbahnen quer durch Persien, entweder zum Persischen Meerbusen nach Buschir und Bender-Abbas oder nach dem Indischen Meer bei Tscharbar. Allein diese Bahnen, eine jede über 1000 km lang, sind technisch schwierig und müssen hohe Gebirgsketten mit tiefen Einschnitten, darunter eine ganze Reihe von Pässen bis zu 2000 und 2500 m Höhe, überschreiten. Die technischen Schwierigkeiten wären zu überwinden, nicht aber die finanziellen, und noch Jahrzehnte werden verstreichen, bevor diese Bahnen in Betrieb stehen.

Gegenwärtig ist Persien am billigsten und am raschesten über Rußland zu erreichen, und zwar über die Kaukasusbahn nach Baku und von da über das Kaspische Meer nach Rescht-Enseli, von wo eine von russischen Unternehmern gebaute Fahrstraße, 350 km lang, nach Teheran führt. Vorteilhaft sind auch die beiden anderen Wege über Rußland nach Persien, über die geplante Bahn nach Eriwan in der Richtung auf Täbris, der größten Handelsstadt des Landes, und auch über Askabad-Mesched. Allein Rußland erhebt von den Durchfuhrwaren nach Persien seine hohen Zölle und hat auf diese Weise die günstigsten Wege nach Persien für den europäischen Handel verschlossen.

So sehen sich die europäischen Interessenten genötigt, andere, minder vorteilhafte Straßen unter Vermeidung Rußlands zu benutzen, im Norden die alte Karawanenstraße von Trapezunt über Erzerum und Bajezid nach Täbris (1000 km), eine sehr

beschwerliche Straße mit Pässen bis zu 3000 m Höhe und mit langsamer und kostspieliger Beförderung, im Süden den Seeweg vom Persischen Meerbusen aus, von wo aber die wohlhabenderen Nordgebiete des Landes schwer zu erreichen sind, und endlich im Südosten den Weg von Bagdad nach Teheran, welcher Weg etwas besser sein soll als die Straße von den Häfen des Persischen Meerbusens.

Rußland verfrachtet nach Teheran am billigsten. Die Fracht von Trapezunt nach Teheran ist am teuersten und stellt sich auf 1 Mark für das Kilogramm. Von Buschir oder Bagdad nach Teheran soll das Kilogramm um 25 bis 40 Pfennig verfrachtet werden. Der wichtigste Stapelplatz für den Handel mit Persien war früher Konstantinopel, ist aber wegen der ungünstigen Verbindung über Trapezunt seit einiger Zeit Bombay geworden. Deutsche Waren nach Südpersien werden meist über Bombay nach der persischen Südküste verfrachtet. Bessere Verbindungen sind nach Eröffnung der Bagdadbahn zu erwarten, an die eine deutsche Dampferverbindung angeschlossen werden soll. Indessen ist diese Aussicht noch fern.

Die sibirisch-ostchinesische Überlandbahn.

Weitaus die längste aller Überlandbahnen ist die sibirisch-ostchinesische Eisenbahn. Die Entfernung von Petersburg nach Port Arthur beträgt rund 10 300 km. Diese Bahn wurde innerhalb zehn Jahren mit einem Kostenaufwand von 1,8 Milliarden Mark fertiggestellt, abgesehen von einer Lücke am Baikalsee, wo die Überfahrt über den See auf einer Strecke von 45 km im Winter auf dem Eis und im Sommer auf großen Schiffen erfolgt. Ende 1904 soll die Umgehungsbahn im Süden des Sees, bei der große technische Schwierigkeiten zu überwinden sind, vollendet sein. Die sibirisch-ostchinesische Überlandbahn ist ein gewaltiges Verkehrswerk und ein Gegenstand der Bewunderung für die ganze Kulturwelt. Auf weite Strecken sind Oberbau und Geleise noch mangelhaft, aber man hat mit umfangreichen Verbesserungsarbeiten begonnen. Voraussichtlich wird diese Überlandbahn immer leistungsfähiger werden und insbesondere eine größere Fahrgeschwindigkeit erzielen. Schon jetzt ist sie an Schnelligkeit dem Seewege überlegen. Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd fahren von Neapel nach Tientsin—Peking 40 Tage, während die Post auf der sibirisch-ostchinesischen Bahn in 20 bis 22 Tagen zum Ziele gelangt. Nach Schanghai—Nagasaki—Tokio benötigen die Lloyddampfer 33 bis 36 Tage, die Eisenbahn dagegen nur 22 bis 28 Tage. Bei günstigeren Schiffsanschlüssen in Dalni, die vorbereitet werden, ist eine noch kürzere Fahrzeit zu erwarten. Seit dem Ausbruch des russisch-japanischen Krieges wurde der Verkehr zum Teil eingestellt, wird aber sicherlich nach Herstellung friedlicher Verhältnisse wieder aufgenommen werden. Seither befördert die deutsche Reichspost nur noch Briefsendungen nach der Mandschurei über Sibirien, Briefsendungen nach China über Suez und nach Japan über Nordamerika. Dieser letztere Konkurrenzweg wurde schon früher im Verkehr mit Japan bevorzugt, er geht über New-York, St. Francisko und das Stille Meer und beansprucht 26 bis 30 Tage.

In den ersten Monaten des Betriebes kamen erhebliche Störungen nicht vor. Immerhin sind Erfahrungen abzuwarten, ob nicht der Betrieb der großen Bahn mit

empfindlichen Unterbrechungen zu kämpfen hat, im Sommer namentlich durch Überschwemmungen, im Winter durch Schneeverwehungen.

Eine Fahrt auf dem Lloyddampfer von Bremen nach den ostasiatischen Hauptplätzen kostet in der 1. Klasse rund 1300 Mark, in der 2. Klasse 900 Mark mit 200 kg Freigepäck. Auf der sibirisch-ostchinesischen Bahn stellen sich die Fahrpreise für gewöhnliche Züge niedriger, dagegen für Luxuszüge mit den Zuschlägen und unter Berechnung von 500 Mark für die Verpflegung auf etwa 1000 Mark, aber mit nur 20 kg Freigepäck. Wer für eine Fahrt nach Ostasien die Überlandbahn benützt, kann also erheblich an Zeit und unter Umständen auch an Geld sparen. Indessen darf man nicht außer acht lassen, was es heißt, zwanzig Tage in einem Eisenbahnwagen zu verbringen, wenn auch in einem Luxuszug mit Salon, Schlaf- und Speiseraum, mit Bibliothek, Bade- und Turngelegenheit. Eine so lange Eisenbahnfahrt stellt an die menschlichen Nerven Anforderungen, die sich nicht leicht erfüllen lassen. Der Seeweg bietet jedenfalls größere Annehmlichkeiten. Das Reisen zur See ist gesünder, die Fahrt durch den Suezkanal ohne Zweifel landschaftlich reizvoller. Aber auch der Seeweg hat seine Schattenseiten in Gestalt von Seestürmen und Seekrankheit, die in Betracht gezogen werden müssen. Beide Fahrgelegenheiten konkurrieren auch im Personenverkehr miteinander, und in den meisten Fällen wird man gut tun, beide Wege zu versuchen und von den Rundreisekarten Gebrauch zu machen, die die russische Regierung einführen will, um es den Reisenden zu ermöglichen, bei der Hin- und Rückfahrt verschiedene Wege zu benützen. Die Eröffnung neuer Verbindungen trägt erfahrungsgemäß dazu bei, den Verkehr zu beleben, und das wird auch mit Bezug auf Ostasien der Fall sein.

Endpunkt der sibirisch-ostchinesischen Bahn ist der neue Handelshafen Dalni, eine Anlage größten Stils und mit bedeutenden Kosten erbaut.

Die sibirisch-ostchinesische Bahn wurde zunächst aus strategischen Gründen gebaut und hat für Rußland vor allem strategischen Wert. Rußland will in Ostasien kein zweites Sebastopol erleben, es will sich eine rasche und sichere Verbindung mit seinen ostasiatischen Gebieten schaffen, unter Vermeidung des Seeweges, der im Kriegsfalle gefährdet wird. Die russische Heeresleitung kann nunmehr größere Truppenmassen verhältnismäßig rasch und sicher nach dem fernen Osten werfen, sie ist unabhängig von dem Seeweg, der ihr im Kriegsfalle nicht genügende Sicherheit bietet; sie wäre ohne die Eisenbahn gar nicht imstande, den Krieg mit Japan zu führen. Allerdings erscheint vorläufig der Pendel etwas zu lang, die Entfernung des Kriegsschauplatzes von der Operationsbasis doch etwas zu weit, was sich im Verlauf des Krieges herausstellen wird. Von der Langwierigkeit der Beförderung auf der sibirisch-ostchinesischen Überlandbahn kann man sich nur dann eine Vorstellung machen, wenn man sich stets gegenwärtig hält, daß es sich, von Petersburg aus gerechnet, um eine Länge von annähernd 10 000 km handelt, die zu überwinden sind, also um eine Entfernung, die etwa doppelt so groß ist als der Weg von Lissabon nach Petersburg. Hätte Rußland etwa noch ein Jahrzehnt Zeit gehabt, sich im fernen Osten eine neue Operationsbasis zu schaffen, so würde die sibirisch-ostchinesische Bahn ihre strategische Aufgabe ausreichender erfüllen, als es ihr nach Ausbruch des Krieges möglich war. Auch die Mängel des Oberbaues und insbesondere die Lücke am Baikalsee sind empfindlich hervorgetreten.

Die Konkurrenzierung der sibirisch-ostchinesischen Überlandbahn durch den Seeweg.

Für den Personen-, Post- und Eilverkehr mit dem fernen Osten ist die sibirisch-ostchinesische Überlandbahn insofern die vorteilhafteste, als sie den raschesten Verkehr ermöglicht. Aber darüber hinaus geht ihre Leistungsfähigkeit nicht. Man übertreibt, wenn man sagt, daß die sibirische Eisenbahn eine „Pulsader des Welthandels“, eine „Hauptverkehrsstraße ersten Ranges“ zwischen den Ländern des Atlantischen Ozeans und des Stillen Meeres werden wird. Von russischen Blättern wurde sogar behauptet, daß durch die sibirische Überlandbahn Berlin zum Mittelpunkt des Welthandels werden müsse.

Die sibirische Überlandbahn als Welthandelsstraße, also als Durchfuhrbahn, kann nur für hochwertige Güter, für Tee und Seide, die hohe Frachten ertragen, eine gewisse Bedeutung erlangen. Für andere Güter sind die Frachtkosten der sibirischen Überlandbahn unverhältnismäßig hoch gegenüber den Sätzen des Seeweges, der auch hier konkurriert.

Die Eisenbahnstrecke von Bremen nach Port Arthur ist zwar nur etwa 11 000 km, der Seeweg dagegen 20 000 km lang. Aber die Fahrtdauer der Güter beträgt vorläufig auf der sibirischen Bahn noch 46 Tage, und ebenso schnell verfrachtet der Norddeutsche Lloyd. Nimmt man an, daß auf der sibirischen Bahn der Tonnenkilometer zu dem billigsten Satz von nur 2 Pfennigen berechnet wird, so würde sich die Fracht für die Tonne (1000 kg) von Bremen nach Dalni auf 220 Mark stellen, während der Norddeutsche Lloyd die Tonne, je nach Art der Güter, auf dem Seewege mit 22½ bis 23 Mark verfrachtet. Selbst bei einer Frachtermäßigung der sibirischen Bahn auf den niedrigen Satz von 1 Pfennig für den Tonnenkilometer, der nicht entfernt die Selbstkosten deckt, würde die Fracht für die Tonne noch immer 110 Mark ausmachen und ein Unterschied zwischen der Bahnfracht und der Seefracht verbleiben, der nicht auszugleichen ist. Dazu kommen noch andere, nicht zu unterschätzende Vorteile des Seeweges. Er kann jede Frachtmengen befördern, er hat eine sozusagen unbeschränkte Leistungsfähigkeit, während diejenige der sibirischen Bahn immer sehr beschränkt bleiben wird. Auf dem Seewege sind die Güter besser aufgehoben, es findet keine Umladung statt, während ein durchgehender Güterverkehr zu Lande schon wegen der breiteren Spurweite der russischen Bahnen ausgeschlossen ist.

Am 1. Mai 1904 gedachte die russische Regierung, direkte Tarife zwischen den westeuropäischen Hauptplätzen und Dalni—Wladiwostok mit festen Sätzen einzuführen. Daran ist vorläufig wohl nicht zu denken.

Die hohen Frachtsätze der sibirischen Überlandbahn setzen auch der Getreideausfuhr Sibiriens gewisse Schranken. Was aber für Rußland unangenehmer hervortritt, ist eine andere Folge. Es kann mit seiner Ausfuhr in der Mandschurei mit dem Handel der fremden Mächte nicht konkurrieren, da seine Erzeugnisse von Lodz oder Moskau aus die weite Bahnfracht nicht vertragen, auch wenn die Frachten aufs niedrigste und unter dem Selbstkostenpreise berechnet werden. Dagegen steht der fremden Konkurrenz der billigere Seeweg offen. Die fremde Konkurrenz kann nicht nur billiger liefern, sondern auch erheblich billiger verfrachten, selbst wenn die Russen ihre Ausfuhr ebenfalls auf dem Seewege über Odessa leiten; denn die Fracht von den europäischen

Nordwesthäfen, von Bremen oder Hamburg aus, ist immer noch billiger als von Odessa aus, weil in den Nordseehäfen ein hochentwickelter Verkehr mit einer entsprechenden Konkurrenz vorhanden ist, die die Frachtsätze niedrig hält, während in Odessa nur die Schiffe der „Freiwilligen Flotte" zur Verfügung stehen. Nachdem Rußland die Verbindung zwischen Odessa und Wladiwostok als Küstenschiffahrt erklärt hat, besitzt diese staatunterstützte Gesellschaft ein Frachtmonopol und kann höhere Sätze fordern, ohne eine fremde Konkurrenz zu befürchten. Nach russischen Blättern sollen die Frachtsätze von Odessa nach Ostasien um das $2^1/_2$ fache höher sein als von Bremen oder Hamburg.

Die Verkehrskonkurrenz in der Mandschurei und ihre Folgen.

Durch die ostchinesische Bahn ist im äußersten Osten ein neues Wirtschaftsgebiet geschaffen worden, das von der Seeseite her leichter und billiger erreicht werden kann als von der Landseite her mit der sibirischen Bahn. Die „Nowoje Wremja" hatte nicht unrecht, wenn sie sagte, daß Rußland, als es mit gewaltigen Mitteln die ostchinesische Bahn baute und den Handelshafen Dalni errichtete, nur für andere die Kastanien aus dem Feuer geholt hat, da es selbst weder mit seinem Handel noch mit seiner Industrie irgend einen Vorteil aus dem großen Gebiete ziehen kann.

Eine wirksame Änderung in dieser Lage zugunsten des russischen Handels läßt sich nur herbeiführen, wenn Rußland gegen die fremde Einfuhr nach der Mandschurei hohe Zollschranken errichtet. Voraussetzung dieser Maßregel wäre die formelle Annexion der Mandschurei, die von russischen Blättern wiederholt gefordert worden ist, aber bekanntlich bei den übrigen Mächten, insbesondere auch bei der nordamerikanischen Union, auf Widerstand stößt, weil mit der Annexion Rußland die Macht erhält, hohe Zölle einzuführen und den fremden Handel von der Mandschurei zurückzudrängen.

Die Einführung hoher russischer Zölle für die Mandschurei ist aber auch vom russischen Standpunkte aus nicht ganz unbedenklich. Denn wird der fremde Handel zurückgedrängt, der auf Grund der billigen Seefrachten viel rascher einen Güteraustausch mit der Mandschurei entwickeln würde als Rußland selbst, so muß die russische Regierung befürchten, daß die Einnahmen der ostchinesischen Bahn wie die Erträgnisse der großen Anlagen von Dalni ungenügend bleiben und nicht entfernt imstande sind, die dort angelegten großen Kapitalien zu verzinsen.

Vom rein wirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, ist die Lage Rußlands in der Mandschurei, wie man sie auch ansehen mag, ungünstig. Läßt es die russische Regierung bei den bestehenden Verhältnissen bewenden, so muß sie zusehen, wie der fremde Handel die Mandschurei erobert mit Hilfe der großen Verkehrsunternehmungen, die Rußland im Interesse seines Handels angelegt hat. Führt sie dagegen hohe Zölle ein, so setzt sie sich nicht nur mit den Mächten in Widerspruch, sondern hindert auch die wirtschaftliche Entwicklung der Mandschurei und beschränkt die Ertragsfähigkeit der dortigen Verkehrsanlagen. In jedem Falle hat Rußland, wenigstens zunächst und rein wirtschaftlich betrachtet, aus der Mandschureiunternehmung nicht Vorteile zu erwarten, sondern eine Schädigung seiner Interessen zu befürchten.

Nach Berechnungen russischer Blätter hat Rußland in der Mandschurei für die Befestigungen und Besatzungen sowie für die Kriegsflotte, ferner für die Verzinsung

und Erhaltung der ostchinesischen Eisenbahn und der Hafenanlagen von Dalni einen jährlichen Aufwand von 160 bis 200 Millionen Mark zu machen. Ob und wie Rußland dahin gelangen kann, einen entsprechenden wirtschaftlichen Nutzen aus der Mandschurei zu ziehen, läßt sich nicht absehen. Keinesfalls kann Rußland geneigt sein, ein Gebiet aufzugeben, das ihm so teuer zu stehen kommt. In bezug auf Korea war die russische Regierung geneigt, Zugeständnisse an Japan zu machen. Hinsichtlich der Mandschurei dagegen mußte sie daran festhalten, sich gegenüber Japan möglichst freie Hand zu wahren. Japan ist der gefährlichste Konkurrent in der Mandschurei. Mehr als 3000 Japaner hatten sich daselbst niedergelassen. Die japanische Einfuhr war weitaus am größten. Japan liegt am nächsten und kann dorthin am billigsten verfrachten.

Wie erinnerlich, verlangte Japan von Rußland eine nochmalige ausdrückliche Anerkennung der chinesischen Souveränität über die Mandschurei, ja einen formellen Verzicht auf die Mandschurei. Darauf ging Rußland nicht ein, und so erklärte Japan den Krieg. Japans Verlangen war einigermaßen naiv. Denn, was gewann es, wenn Rußland nochmals die chinesische Souveränität über die Mandschurei anerkannte? Rußland hätte auch dann früher oder später zu gelegener Zeit seine wiederholte Anerkennung zurückziehen können.

Zunächst hat Rußland die offene Tür für die Mandschurei bewilligt, indem es zugestand, daß die Handelsverträge, die China mit den Mächten abgeschlossen hatte, auch für die Mandschurei in Kraft treten. Doch wie lange kann ein Zustand aufrecht erhalten werden, der so widerspruchsvoll ist? Der Kaiser von Rußland, der Machthaber in der Mandschurei, steht als solcher unter der Souzeränität des Kaisers von China! Und in dieser auf die Dauer unhaltbaren Stellung sollte sich der Kaiser von Rußland den Handelsverträgen unterwerfen müssen, die der Kaiser von China abschließt? In ähnlicher Lage befindet sich staatsrechtlich zwar Kaiser Franz Josef von Österreich-Ungarn als Machthaber in Bosnien und der Herzegowina gegenüber dem Sultan der Türkei. Allein hier ist das Souveränitätsverhältnis rein formell, und ganz undenkbar wäre, was auch tatsächlich nicht der Fall ist, daß der Sultan Handelsverträge abschließt, deren Gültigkeit der Kaiser von Österreich-Ungarn für Bosnien und die Herzegowina anerkennen müßte.

Für Rußland wird die Frage immer dringlicher hervortreten, ob die Mandschurei ein offenes Land bleiben und der russische Handel daselbst sich durch die fremde Konkurrenz verdrängen lassen soll. Rußland hat schwere Opfer gebracht, um die Mandschurei wirtschaftlich zu erobern und durch Ausschließung eines neuen Absatzgebietes seine Industrie zu heben. Und nun sollte es resigniert zusehen, wie auf Grund von Verträgen, die der Kaiser von China abschließt, die Mandschurei von fremden Mächten aufgeschlossen wird, ja wie in der Mandschurei ein Einfallstor für fremde Waren bis nach Sibirien hinein entsteht?

Japan kämpft für seine Interessen und zugleich für die unbedingte Aufrechterhaltung der offenen Tür in der Mandschurei; ein Ziel, das die fremden Mächte durchaus gutheißen müssen. Siegt Japan wider Erwarten, dann wird sich die japanische Expansionskraft schrankenlos entwickeln, japanisches Großmachtsgefühl wird versuchen, die Führung der gelben Rasse zu übernehmen, unter dem Schlagwort: Ostasien

für die Ostasiaten! die politische und militärische Vorherrschaft in Ostasien zu erringen und nicht nur Rußland, sondern auch alle übrigen Kulturmächte aus Ostasien zu verdrängen. Gefährdet würden dadurch nicht nur die russischen Interessen, sondern auch die Interessen aller Kulturmächte.

Siegt Rußland, dann ist zu befürchten, daß die offene Tür in der Mandschurei früher oder später halb oder ganz geschlossen werden wird.

Von dem Ausgang des russisch-japanischen Krieges haben also, soweit jetzt ersichtlich, weder die neutralen Mächte noch die Kulturwelt überhaupt Vorteile zu erhoffen.

Eine russisch-indische Überlandbahn.

Eine neue europäisch-indische Überlandbahn würde entstehen, wenn es den Russen gelänge, ihre mittelostasiatische Bahn an das indische Netz anzuschließen. Im Jahre 1905 soll die Bahn Orenburg—Taschkent vollendet sein. In Taschkent findet sich bereits eine fertige Verlängerung über Samarkand—Buchara und Merw bis Kuschk in Afghanistan vor. Die Strecke von Moskau bis Kuschk wird 4747 km lang sein. Von Kuschk, dem Endpunkt der russischen Eisenbahn, bis New Chaman, dem Endpunkt der indischen Quettabahn, besteht nur noch eine Lücke von 650 km. Abgesehen von der Lücke, hätte diese Überlandbahn günstige Betriebsbedingungen. Bei der Erbauung einer Verbindungsbahn Kuschk—New Chaman durch Afghanistan würden allerdings erhebliche technische Schwierigkeiten zu überwinden sein, nebenbei auch politische, da der Emir von Afghanistan sich gegen die Anlage von Eisenbahnen in seinem Lande sträubt. Indessen ließe sich darüber hinwegkommen, falls zwischen England und Rußland ein Einvernehmen über den Bau dieser Verbindungsbahn erfolgte. Daran ist jedoch in absehbarer Zeit nicht zu denken. Zwar ist man in Petersburg geneigt, das russische Bahnnetz von Kuschk in der Richtung nach New Chaman zu verlängern, doch verhält man sich in England entschieden ablehnend gegen die Anlage einer Verbindungsbahn, die zwar einen für den englisch-indischen Eilverkehr hochwichtigen Überlandweg über Rußland nach Indien herstellen, aber es den Russen ermöglichen würde, innerhalb 10 Tagen Truppen bis an die Grenze Indiens zu werfen, während die Engländer bei Ausbruch eines Krieges mindestens 30 Tage benötigen würden, um auf dem Seewege Verstärkungen nach Indien zu bringen.

Verkehrsverschiebungen in Europa.

Eingreifende Verkehrsverschiebungen werden durch die neuen Überlandbahnen auch in Europa hervorgerufen werden. Bisher blieb Deutschland fast unberührt von dem Durchgangseilverkehr für Personen und Posten. Die englisch-indische, die englisch-australische und die europäisch-ostasiatische Post gingen bisher nicht durch Deutschland, sondern, wie schon erwähnt, über Calais, Paris, Turin, Brindisi und den Suezkanal. Hierin wird sich eine Änderung vollziehen. Dieser Durchgangsverkehr beginnt, sich in Europa nach Osten, also nach Deutschland, zu verschieben. Seit 1. Oktober 1903 ist die sibirische Überlandbahn von der englisch-ostasiatischen und von der englisch-australischen Post benutzt worden und in der Richtung Berlin—Moskau quer durch

Deutschland gegangen. Nach dem Ausbau der griechisch-türkischen Verbindungsbahn Saloniki—Piräus wird die englisch-indische Post nicht mehr bis Brindisi, sondern wegen der Zeitersparnis bis Piräus sich der europäischen Überlandbahnen bedienen und ebenfalls, etwa in der Richtung Cöln—Passau—Wien, Deutschland durchqueren. Dieselbe Verschiebung wird nach Vollendung der Bagdadbahn eintreten. Somit wird Deutschland wieder im Verkehr zwischen Nordwest-Europa und dem Orient werden, was es bis zur Entdeckung Amerikas war, das wichtigste Durchfuhrland Europas, wenigstens für den Eilverkehr der Alten Welt.

Die politische Bedeutung der modernen Verkehrsmittel.

Alle Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Dampfschiffe, Telegraphen usw., haben auch politische Bedeutung, sie sind Machtmittel ersten Ranges in Krieg und Frieden und werden als solche auch gewürdigt. In mancher Beziehung hat man sie freilich überschätzt. In den Anfängen der Eisenbahnzeit glaubte man, daß das neue Verkehrsmittel die Völker näher aneinanderrücken und sie schließlich verschmelzen werde. Selbst Friedrich List schrieb im Jahre 1837: „Alle nationalen Vorurteile, nationaler Haß und nationale Selbstsucht werden verschwinden. Ein Eisenbahnsystem wird die stehenden Heere überflüssig machen oder doch ihre unendliche Verminderung ermöglichen.“ Da werden, so versicherte ein Franzose, Freiheit und Gleichheit Fortschritte machen, in Brüderlichkeit werden die Völker miteinander verkehren, Dampfkraft und Elektrizität werden die alte Gegnerschaft und den hergebrachten Egoismus beseitigen und die Staatsgrenzen auf ihre geographischen Begriffe zurückführen.

Diese Träume der Enthusiasten des Verkehrs konnten nicht in Erfüllung gehen. Die Völker wurden zwar räumlich einander näher gerückt, aber sie verschmolzen sich nicht. Die Grenzen wurden nicht abstrakte Begriffe, sondern im Gegenteil konkreter und trennender als vordem. Die Völker schlossen sich national fester zusammen, dabei aber schärfer gegeneinander ab.

In der Gegenwart operiert man vielfach mit Eisenbahnschienen und mit Dampferverbindungen anstatt mit Kanonen. Ein alter Volkswirt hat einmal die Landstraßen die Beine des modernen Staates genannt. Dann wären die Eisenbahnen Siebenmeilenstiefeln gleich. Mit ihnen machen die Staaten gewaltige Kulturfortschritte, mit ihrer Hilfe suchen sie sich die Kolonien zu erschließen und enger anzugliedern. Selbst in fremden Ländern bauen sie Eisenbahnen, um sich dort feste Stützpunkte für ihre Interessen zu schaffen. Nach ihren Kolonien, nach fremden Absatzgebieten errichten und unterstützen die Staaten Dampferverbindungen. Wer die Verkehrsmittel eines Landes in seiner Gewalt hat, sagte einmal Friedrich List, hat auch, falls Recht und Vernunft ihm zur Seite stehen, das Land selbst in seiner Gewalt.

Und was die Eisenbahnen noch bewirken in Verbindung mit Dampfern Telegraphen und Seekabeln, das ist die Zentralisierung und Konsolidierung der großen Staaten. Übergroße Reiche waren früher auf die Dauer nicht zusammenzuhalten. Heute werden sie fest zusammengekittet durch die modernen Verkehrsmittel. Größere Reiche als je zuvor sind entstanden, sie vergrößern und erweitern sich nicht zuletzt durch die Überlandbahnen.

Die Überlandbahnen sind Errungenschaften der Neuzeit. Abgesehen von dem europäischen Netz mit seinen Überlandlinien, wurden die ersten Überlandbahnen als solche in Nordamerika gebaut, in einer Länge von 4700 bis 5400 km, die etwa der Entfernung von Lissabon nach Petersburg entspricht. Der Bau erfolgte unter außerordentlich günstigen Bedingungen, besonders mit großen Landabtretungen. Darin lag für die nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften der Hauptgewinn. Gegenwärtig bestehen in der Union fünf Überlandbahnen, in Kanada eine, und die Anlage einer zweiten ist beschlossen. Die nordamerikanischen Überlandbahnen sind daseinsberechtigt schon auf Grund ihres großen örtlichen Verkehrs. Außerdem werden sie nicht flankiert und nicht konkurrenziert von dem Seewege. Denn der Umweg um das Kap Horn, der 30 bis 40 Tage beansprucht, ist zu zeitraubend, nicht billig, auch gefährlich. Erst mit der Eröffnung des Panamakanals wird die Konkurrenz des Seeweges auch gegen die nordamerikanischen Überlandbahnen einsetzen. Deshalb suchten die nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften den Bau des Panamakanals zu hintertreiben, sie wollten die überlegene Konkurrenz des Seeweges nicht aufkommen lassen.

Kommende Überlandbahnen.

Geplant wird bereits seit Jahren die Anlage einer allamerikanischen Bahn von Port Nelson an der Hudsonbai über Winnipeg, Dakota, Kansas, Oklahoma, Texas, Mexiko, Zentralamerika, Panama, Kolumbien, Ecuador und Peru nach Buenos Aires mit Abzweigungen nach Rio de Janeiro und Valparaiso. Die Gesamtlänge dieser Bahn würde rund 17 000 km betragen, wovon die Hälfte bereits vorhanden ist. Die Kosten für den Ausbau sind auf eine Milliarde Mark veranschlagt worden. Carnegie soll sich dafür interessieren und Gelder hergeben wollen. Politisch hat diese Überlandbahn unzweifelhaft große Bedeutung, sie würde ein wichtiger Fortschritt sein für die Verwirklichung des allamerikanischen Gedankens und eine greifbare Stütze für die nordamerikanische Vorherrschaft über ganz Amerika. Wird diese Überlandbahn gebaut, so rücken wirksame Vorzugszölle zwischen der nordamerikanischen Union und den mittel- und südamerikanischen Staaten in den Bereich der Möglichkeit, und die europäische Einfuhr müßte befürchten, wenigstens in manchen Erzeugnissen, verdrängt zu werden.

Allein rein wirtschaftlich betrachtet, würde auch diese Überlandbahn nicht verkehrsumwälzend wirken, nicht einmal für den Personenverkehr, weil der Seeweg in jeder Beziehung angenehmer und vorteilhafter ist. Im Güterverkehr wäre diese Überlandbahn jedenfalls ein untaugliches Mittel, um die europäischen Waren von den südamerikanischen Märkten durch die nordamerikanische Konkurrenz abzudrängen, wenn nicht etwa Vorzugszölle dazu helfen sollten. Gegenüber dem Seewege kann diese Überlandbahn keinesfalls aufkommen, da der Seeweg unvergleichlich billiger, in manchen Beziehungen sogar kürzer und selbst im örtlichen Verkehr vielfach überlegen ist.

Viel erörtert wurde ferner eine afrikanische Überlandbahn vom Kap nach Kairo, wie sie Cecil Rhodes anstrebte. Diese Überlandbahn würde etwa 7500 km lang werden, wovon ebenfalls die Hälfte bereits gebaut ist. Doch wird sie nicht so bald vollendet werden; denn sie ist ein Blendwerk, eine Utopie, und selbst nach Auffassung einsichtiger Engländer ein chimärischer Gedanke. Rhodes ließ sich dabei aus-

schließlich von politischen Erwägungen leiten. Diese seine Überlandbahn sollte rascher das größerbritische Ziel erreichen und Afrika englisch vom Kap bis zum Nillande machen. Auf Durchgangsgüter hätte sie niemals zu rechnen, da sie vom Seeweg unmittelbar flankiert wird. Auch für den Reiseverkehr bietet der Seeweg größere Vorteile und Sicherheit, zumal die Betriebsbedingungen der Kap—Kairobahn in ihrem zum Teil noch unbekannten Gebiet unberechenbar sind. Wirtschaftlich berechtigt erscheinen in Afrika auf lange Zeit hinaus nicht Überlandbahnen, sondern Stichbahnen von der Küste ins Innere, die den dunklen Weltteil aufschließen.

Noch eine ganze Reihe anderer Überlandbahnen sind geplant worden, darunter solche, die ernsthaft genommen werden dürfen, wie eine südamerikanische Überlandbahn zwischen Valparaiso und Buenos-Aires. Die beteiligten Staaten haben sich noch nicht über die einzuschlagende Trasse einigen können, doch wird diese Überlandbahn sicher gebaut werden und auch wirtschaftlich von Nutzen sein.

Eine andere ernsthafte Überlandbahn ist in Australien angeregt worden, die diesen Weltteil in der Richtung von Norden nach Süden durchquert, und zwar von Port Darwin nach Adelaide und den großen Plätzen im Süden. Sollte diese Überlandbahn gebaut werden, so würde sie seewärts leicht Anschluß erreichen an die sibirische Bahn und zwischen England und Australien einen neuen Eilweg schaffen über Sibirien, Dalni und Port Darwin.

Keine ernsthafte Bedeutung beansprucht der Gedanke, zwischen Amerika und Asien eine Überlandbahn herzustellen von einem Punkt der sibirischen Bahn mit Untertunnelung der Beringsstraße nach Alaska usw.

Im allgemeinen sind die Überlandbahnen politisch nicht zu unterschätzen und wirtschaftlich nicht zu überschätzen.

Die Überlegenheit des Seeweges.

Gegenüber den Fortschritten des Eisenbahnwesens darf nicht übersehen werden, daß auch der Seeweg fortwährend vervollkommnet wird und damit immer größere Bedeutung erlangt. Das ist in der Hauptsache geschehen durch die erstaunliche Entwickelung der Dampfschiffahrt, die an Schnelligkeit und Sicherheit von Jahr zu Jahr zunimmt. Die großen Dampfer fahren bereits bis zu 40 km in der Stunde, Torpedojäger bis 60 km und darüber. Von einer neuen nordamerikanischen Dampfyacht wurde Ende 1903 behauptet, daß sie sogar 72 km in der Stunde zurücklegt. Durch diese Fortschritte eignet sich der Seeweg allmählich alle Vorzüge der Eisenbahnen an, er erlangt annähernd dieselbe Sicherheit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit.

Indessen beruht die Überlegenheit des Seeweges auf seinen billigeren Frachten, und in dieser Beziehung hat er überraschende Fortschritte gemacht.

Im letzten Vierteljahrhundert sind die Frachtsätze des Seeverkehrs über alles Erwarten zurückgegangen. Noch in den siebziger Jahren betrug die Getreidefracht von New York nach Liverpool 30 bis 40 Mark für 1000 kg, in den neunziger Jahren war sie auf 6 Mark zurückgegangen. Zu Anfang des neuen Jahrhunderts wurde Getreide nach New York um 4 bis 5 Mark für 1000 kg befördert, und zwar nach amtlichen Durchschnittssätzen, die sich nach Angebot und Nachfrage noch erheblich

ermäßigten. Mitte 1899 zahlten Berliner Getreidehändler für die Beförderung von 1000 kg Mais von Boston nach Hamburg 4,40 Mark, von Portland nach Hamburg 2,48 Mark. Von den Häfen der unteren Donau und des Schwarzen Meeres stellten sich die Getreidefrachten in den siebziger Jahren ebenfalls auf 30 bis 40 Mark für 1000 kg und schwankten um die Wende des Jahrhunderts zwischen 7 und 10 Mark.

Um eine genügende Ballastschwere zu erlangen, nahmen die großen Personendampfer Getreide von New York nach Europa immer billiger, ja vorübergehend kostenlos mit, was indessen seltener wird, seitdem immer mehr Schiffe auf Wasserballast eingerichtet werden. Tatsächlich konnten im Herbst 1901 die Händler Weizen von New York nach Liverpol um 0,75 Mark für 1000 kg verfrachten. Getreide von New York nach Rotterdam und dann rheinaufwärts nach Mannheim ist schon in Massen um 6 bis 8½ Mark für 1000 kg befördert worden. Dagegen kostet die Fracht für 1000 kg Getreide von Ostpreußen nach Mannheim mit der Eisenbahn 48 Mark.

Für den Kaufmann ist der Kostenpunkt immer die Hauptsache. Er fragt ebenso wenig wie der Reisende, der eine Fahrt antritt: wieviel Kilometer sind zu überwinden? sondern er fragt: was kostet die Fahrt an Geld und an Zeit? Von diesem Standpunkte aus betrachtet, liegen Nordamerika, die Häfen des Schwarzen Meeres und selbst Südamerika um ein Vielfaches näher an Mannheim, als eine ostdeutsche Stadt, und es sind Verkehrsverschiebungen entstanden, die als unnatürlich bezeichnet werden können und schließlich als unerträglich empfunden werden müssen.

Cobden war der Meinung, es werde der englischen Landwirtschaft gegen die überseeische Konkurrenz stets ein natürlicher Schutz verbleiben in Gestalt der Seefrachtsätze, die damals gegenüber heute sehr hoch waren. Adam Smith und Friedrich List hielten damals die Ausfuhr von Vieh aus Deutschland nach England auf dem Seewege ausgeschlossen. Darin sind Wandlungen eingetreten, die damals nicht vorausgesehen wurden und vielleicht nicht vorauszusehen waren. Getreide wird selbst aus den entlegensten Gegenden nach Europa befördert und lebendes Vieh in großen Massen auf weite Strecken zur See verfrachtet. Zu vielen Tausenden sind lebende Pferde von Nordamerika nach Europa und nach Deutschland gekommen. Lebende Pferde und Maulesel wurden zu Hunderttausenden während des Burenkrieges nach Südafrika geschafft. Die Einfuhr von gefrorenem Fleisch und von gefrorener Butter aus Australien nimmt immer größeren Umfang an. Nordamerikanische Kohlen sind mit Gewinn nach den Mittelmeerländern verladen worden.

Das Meer ist die billigste Straße, denn ihre Anlage und Unterhaltung kostet nichts, es ist die freieste Straße, da sie weder politische Grenzen noch Zollschranken kennt, es ist die größte Straße, weil sie überall hinführt. Alle europäischen Staaten liegen am Meere, ausgenommen allein die Schweiz und Serbien, und in diesen beiden kleinen Ländern wird die Abschließung vom Meere bitter empfunden.

Seitdem die Völker die überwiegende Bedeutung des Seeweges erkannten, arbeiteten sie mit Eifer und Opfern an seinem Ausbau. Die Küsten werden immer besser beleuchtet und besser betonnt, die Hafenanlagen erweitert und vertieft, die Zufahrtsstraßen vermehrt und verbilligt, einerseits durch Eisenbahnen, anderseits durch Kanäle. Amsterdam und Manchester sind bereits durch große Seekanäle mit dem

Meere verbunden. Dem gleichen Ziele streben andere Hauptstädte zu, vor allem Brüssel, aber auch Paris, Rom und Berlin. Die Hauptstädte möchten ebenfalls Seestädte werden. Außerdem verbindet man die Meere durch Seekanäle größten Stils. Der Suezkanal hat überraschende Bedeutung erlangt. Seinen Aufgaben entspricht der Kaiser Wilhelm-Kanal. Minder wichtig und in der Anlage verfehlt ist der Corinthkanal. Der Bau des Panamakanals ist beschlossene Sache. Weitere Seekanäle werden geplant. Frankreich trägt sich noch immer mit dem Gedanken, einen Seekanal zwischen Bordeaux und Narbonne zu schaffen, eine Verbindung zwischen dem Atlantischen und dem Mittelmeer, 450 km lang, mit einem Kostenaufwand von ein bis zwei Milliarden Mark, ein Verkehrswerk von großer strategischer, aber auch wirtschaftlicher Bedeutung, wenn es im großen Stil, mit doppelter Fahrstraße, angelegt wird. Alljährlich fahren durch die Meerenge von Gibraltar Schiffe mit 50 Millionen Tonnengehalt, die bei Benützung des geplanten Kanals gewaltige Ersparnisse an Zeit und Kraft machen würden.

Einen ähnlichen Plan verfolgt man in Rußland, die Anlage eines Zweimeerekanals von Riga nach Cherson zur Verbindung der Ostsee mit dem Schwarzen Meer unter sehr günstigen technischen Bedingungen. Bei einer Länge von 1600 km würde dieser Kanal nach den bisherigen Voranschlägen annähernd 500 Millionen Mark erfordern.

Das Meer, diese Weltverkehrsstraße, ist freier als je, wenigstens in Friedenszeiten. Englands Oberherrschaft auf dem Meere läßt sich, zunächst im Frieden, nicht mehr aufrecht erhalten. Nicht mehr wird eine Zeit wie vor 100 Jahren wiederkehren, da England an das Frankreich Napoleons I. die Aufforderung richten konnte, auf die französische Seeschiffahrt ganz zu verzichten und den französischen Seehandel der englischen Flotte zu überlassen. Ein Monopol Englands auf die Seeschiffahrt ist für alle Zukunft ausgeschlossen, nachdem auch andere Mächte zur See erstarkt sind und über die Freiheit des Seeweges eifersüchtig wachen.

Für den internationalen Handel ist der Seeweg ungleich wichtiger und wertvoller als die Eisenbahn. Die Eisenbahn ist die nationale Straße, der Seeweg die internationale Straße. Die Eisenbahnen, auch die Überlandbahnen, dienen ganz überwiegend dem nationalen Verkehr, die Seewege dagegen in erster Reihe dem internationalen Verkehr. Die Eisenbahnen stehen im Machtbereich eines Staates. Die Seewege sind frei, wenigstens grundsätzlich.

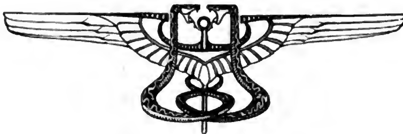
Zwischen den Überlandbahnen und den Seewegen verschärft sich die Konkurrenz. Alle Überlandbahnen werden mehr oder minder vom Seewege flankiert. Daraus entwickelt sich die Konkurrenz. Die Überlandbahnen fahren schneller und drängen die Schiffe zu Fortschritten in der Schnelligkeit. Die Seeschiffe fahren billiger und drängen die Eisenbahnen zu Fortschritten in der Billigkeit. Das ist vorteilhaft für die Entwickelung der Weltherrschaft. Diese Konkurrenz führt zunächst zu einer Arbeitsteilung.

Für den Personen-, Post- und Eilverkehr ist die Schnelligkeit maßgebend. Dieser Verkehr gehört den Überlandbahnen. Mit ihrer Hilfe können persönliche Beziehungen leichter angeknüpft, briefliche besser gepflegt, allenfalls auch hochwertige Güter befördert werden.

Für den Massenfrachtverkehr ist die Billigkeit ausschlaggebend. Da kommen die Überlandbahnen nicht in Betracht, da bekundet der Seeweg seine Überlegenheit.

Die Weltwirtschaft beruht in erster Reihe auf der großen Weltverkehrsstraße, auf dem Seewege. Dieser Weg ist wirtschaftlich der leistungsfähigste, politisch der freieste. Auf dem Seewege wird im wesentlichen der internationale Güteraustausch vermittelt. Ihm gegenüber erscheinen die Eisenbahnen, auch die Überlandbahnen, wirtschaftlich nur wie Zufahrtsstraßen. In ihren Dienst stellt die Weltwirtschaft aber auch die Überlandbahnen. Die Weltwirtschaft weiß jede Überlandbahn wie jeden Verkehrsfortschritt zu nützen, und sie wird in ihrer Weiterentwickelung auch solche Überlandbahnen befruchten, die die Bedingungen ihres Gedeihens vorläufig noch nicht in sich zu tragen scheinen.

An dieser Entwickelung des Weltverkehrs ist das Deutsche Reich aussichtsvoll beteiligt. Es entfaltet glücklich und erfolgreich seine Seeschiffahrt, und durch seine günstige Lage im Herzen Europas wird es für alle Überlandbahnen der Alten Welt eine Hauptstation bleiben, die nicht umgangen werden kann.



Der russisch-japanische Krieg.

Vorbemerkung.

Die Beihefte zur „Marine-Rundschau“ verfolgen die Vorgänge des russisch-japanischen Krieges im einzelnen so, wie sie zunächst bekannt werden. Um nicht zu weit zeitlich hinter den Ereignissen zurückzubleiben, müssen sie auf umfassendere Darstellungen von Ursache und Zusammenhang verzichten, können auch die eingehenderen schriftlichen Berichte vom Kriegsschauplatz nicht abwarten, sondern sich lediglich auf kurze telegraphische Nachrichten stützen. Zweck der nachfolgenden Aufsätze soll es sein, in demjenigen Zeitabstande hinter den Ereignissen, welcher für ein Übersehen des Zusammenhanges ebenso wie für genaues Feststellen der kriegswissenschaftlich interessanten Einzelheiten erforderlich ist, diejenigen Dinge umfassender zu behandeln, deren Kenntnis für ein näheres Studium des Krieges von Wert sein könnten.

I. Die politische Vorgeschichte.

a. Japan, China und Korea.

Im Jahre 201 n. Chr. entdeckten die Japaner, ihrer eigenen Überlieferung nach, den asiatischen Kontinent in Korea. Die Kaiserin Jingo zog mit einer Flotte aus, um das ihr von den Göttern verheißene Westland zu erobern, landete in dem in Ostkorea gelegenen Reich Shiragi, besiegte dieses und erhielt das Versprechen jährlicher Tributzahlung. Der als Seherin verehrten Frau legt die uralte japanische Darstellung die Prophezeiung in den Mund: „Es liegt ein Land im Westen, dort ist Überfluß an Schätzen. Ich gebe es Dir zu eigen.“ Dieses Wort drückt eine Volkssehnsucht aus, die bis heute nicht aufgehört hat, die Seele des japanischen Volkes zu bewegen. Durch alle Jahrhunderte zog es den Japaner nach dem Lande des „stillen Morgens“, wie einst die Germanen nach der „südlicheren Sonne“.

Der Kriegszug gegen Korea oder doch wenigstens die Erzwingung des Tributs durch Bedrohung mit Krieg war das Glanzstück jeder kräftigen Regierung, die erste Aufgabe jedes machtvollen Herrschers nach Herstellung der Ordnung im Innern. In den Zeiten schwacher Regierungen machte das Volk dorthin seine Wikingerzüge, bald als einzelne Seeräuber, bald mit gewaltigen Flotten, die Bündnisse mit unruhigen Elementen des Gegners schlossen und weit ins Land hineindrangen. Freilich hat eine rechtliche Herrschaft Japans über Korea wohl kaum jemals bestanden.

Die Koreaner selbst haben sich, abgesehen von kurzen Perioden der Selbstständigkeit, immer als zu China gehörig gerechnet. Seit 1132 v. Chr. sind die Chinesen Eroberer in Korea gewesen, und nachdem Kungwo 912 bis 945 n. Chr. aus verschiedenen Teilfürstentümern ein einheitliches koreanisches Reich gebildet, haben alle Könige desselben — mit Ausnahme natürlich von Empörern, welche gelegentlich für einige Jahre die Herrschaft an sich rissen — von China ihre Bestallung empfangen. Alle japanischen Unternehmungen gegen Korea sind Invasionen ohne dauernde Wirkung gewesen. Korea zahlte gelegentlich Geld an Japan, um sich Ruhe vor dessen Raubzügen

zu sichern, ebenso wie dies auch das in früheren Jahrhunderten von Japan nie besiegte China zeitweise für nützlich hielt. Wenn Japan stark, bündnisfähig war, sandte Korea Gesandtschaften und Geschenke, um durch diese Verbindung mit einer auswärtigen Macht sich größere Freiheiten im chinesischen Reichsverband zu sichern. Korea hat um 600 n. Chr. Japan auch die chinesische Kultur gebracht, vielleicht in der Hoffnung, es bündnisfähiger zu machen. War Japan aber — wie früher zumeist — durch seine vielen Bürgerkriege zu auswärtiger Machtentfaltung unfähig, so kümmerte sich Korea nicht weiter um dasselbe.

Einige Daten aus der früheren Geschichte werden dieses Verhältnis, auf welches das japanische Volk seine Ansprüche auf Korea stützt, am besten zeigen.

Im Jahre 550 n. Chr. schickte Korea Buddhabilder an den Kaiser von Japan mit der Aufforderung, sich der Religion von ganz Asien anzuschließen. Dieselben wurden zunächst ins Wasser geworfen, als Korea aber die Sendung wiederholte, wird der Buddhismus als Staatsreligion eingeführt.

600 n. Chr. macht die Kaiserin Saiko einen Zug nach Korea „zur Herstellung des Friedens" zwischen zwei Teilfürsten auf der Halbinsel. Sie erzwingt von diesen eine Tributzahlung. Kaum hat ihr Heer den koreanischen Boden verlassen, so geht die Fehde wieder los.

608 wird einem japanischen Gesandten, der nach China gehen soll, von den Koreanern das von ihm zu überbringende Schreiben abgenommen; 658 eine japanische Gesandtschaft trotz kaiserlichen Geleitsbriefes nicht nach China durchgelassen.

662 bis 670 schicken die Japaner einem koreanischen Empörer Hilfstruppen gegen die Chinesen, diese wurden aber geschlagen und ins Wasser geworfen.

1275 bis 1281 gelingt es den Japanern mit Mühe, einen Angriff Chinas und Koreas von ihrem eigenen Lande abzuwehren. Nur der Umstand, daß die große Armada Kublai Chans durch Sturm zerstört wird, gestattet ihnen, die schon eroberten Inseln Tsushima, Ikishima und Teile Kiushius zurückzugewinnen.

1377 erscheint von neuem eine große chinesisch-koreanische Expedition, um die Japaner für ihre Seeräubereien zu bestrafen, wird aber zurückgeschlagen. China und Korea erkaufen sich durch Geldsendungen Ruhe gegen die japanischen Piraten. 1460 hören die koreanischen Sendungen aber wieder auf, die chinesischen wahrscheinlich schon früher.

1592 bis 1598 macht Hideyoshi, der japanische „Napoleon", eine Feldherrnnatur ersten Ranges, der aus geringem Stande lediglich durch seine Begabung sich zur höchsten Regierungsgewalt emporgearbeitet und alle Daimios zur Ruhe gebracht hatte, gewaltige Anstrengungen, Korea und womöglich durch dieses hindurch China zu erobern. Seine in Fusan gelandeten Heere dringen zweimal überraschend schnell bis Phjöngjang bezw. Söul vor, geraten aber in Verpflegungsschwierigkeiten, weil nach der Landung beide Male die japanische Flotte durch die vereinigte chinesisch-koreanische geschlagen wird, und müssen schließlich nach gewaltigen Verlusten, allerdings auch gänzlicher Verwüstung Koreas, mühsam zurückgebracht werden.

1624 erneuern die Tokugawa Shogune die alte Tributforderung und setzen auch auf diplomatischem Wege eine solche durch, die aber mehr die Form von

Gesandtschaften mit Geschenküberreichung hat und deren Empfang teurer ist als ihr Ertrag, so daß sie von den Shogunen selbst wieder beseitigt wird zur Ersparung der Unkosten und seit 1832 nicht mehr stattgefunden hat.

Erst als nach Sturz der Shogunenherrschaft und der Wiederherstellung der Regierungsgewalt des Kaisers die neue Regierung Glanz und Beweise für die bei ihr vom Volk vermißte Stärke nach auswärts brauchte, griff man zunächst auf die nach dem Vorhergehenden recht vage Tributforderung an Korea zurück, wurde aber 1868 mit Verachtung abgewiesen.

Zur Anwendung von Gewalt fühlte man sich noch nicht stark genug. Man fürchtete wohl weniger die Koreaner selbst, denn diese waren längst von der Höhe früherer Kultur herabgesunken zu einem untätigen, energielosen und verarmten Volk. Aber die Herstellung der Ordnung im Innern verlangte noch viel Kraft, und dann nahm man auch wohl an, daß China noch hinter den Koreanern stände.

Zwar hatten im Jahre 1866, als Frankreich Genugtuung für die Ermordung von neun Missionaren in Korea suchte, sowohl China wie Japan jede Verantwortung für Korea abgelehnt. Aber das war zweifellos auf die Furcht vor den Europäern zurückzuführen. Gegen das asiatische Japan konnte China vielleicht anders auftreten.

Die japanische Regierung stellte sich nun zunächst die Aufgabe, die Kraft ihres Volkes durch Aneignung der europäischen Kulturerrungenschaften zu stärken. Staat, Verwaltung, Recht, selbst Sitten und Gebräuche wurden nach europäischen Mustern reformiert, 1871 ein stehendes Heer gegründet, das zunächst von französischen, später von deutschen Offizieren organisiert wurde.

Aus dem Studium des europäischen Vorgehens in Asien hatten die einsichtigen Führer wohl die Methode der wirtschaftlichen Eroberung eines fremden Landes kennen gelernt, sie sahen darin vielleicht die notwendige Unterlage, um einer politischen Eroberung diejenige Dauerhaftigkeit zu geben, welche den früheren japanischen Eroberungen gefehlt hatte.

In den Jahren 1873 und 1874 begann Japan daher, eine wirtschaftliche Annäherung an Korea anzubahnen, indem es bei Korea diplomatische Vertretung anregte; es wurde aber abgewiesen.

Mit der bei den Europäern erlernten Küstenvermessung begannen die Japaner ihre Tätigkeit an den bisher wenig erforschten Gestaden Koreas. Hierbei ereignete sich ein Zwischenfall, der die Handhabe zum Abschluß eines Handelsvertrages gab.

Im September 1875 wurden Matrosen eines japanischen Vermessungsschiffes an Land von der Besatzung eines koreanischen Forts angegriffen; das Landungskorps des Schiffes stürmte zwar am folgenden Tage das Fort und machte die Besatzung nieder. Das japanische Volk geriet aber sofort in furchtbare Aufregung, und die seit der Restauration ihres Zwecks beraubte alte Kriegerkaste, die Samurai, verlangte stürmisch die Unterwerfung Koreas.

Die Regierung ging langsamer vor. Trotzdem China auf Anfrage auch diesmal jede Verantwortung für Korea ablehnte, begnügte sie sich mit einer Flottendemonstration vor Tschemulpo, welche zu dem Vertrage vom 27. Februar 1876 führte,

in welchem Japan Korea als selbständig anerkannte, das Recht zum Handelsverkehr in Fusan, Gensan und Tschemulpo von 1880 an und zur Entsendung von Konsuln in diese Häfen und zu diplomatischer Vertretung in Soeul erhielt.

China war damals durch die vorangegangenen englisch-französischen Kriege, den Taiping-Aufstand geschwächt und noch beschäftigt mit inneren Aufständen, namentlich dem bis 1877 dauernden Dunganen-Aufstand und der Losreißung Ostturkestans unter Jakub Beg. Es konnte daher dem wirtschaftlichen Eindringen der Japaner in das asiatische Festland nicht offen entgegentreten. Deshalb griff es zu einem Mittel, das wenigstens ein politisches Festsetzen derselben in Korea verhindern sollte. Es gab Korea den Rat, auch mit den Europäern Handelsverträge abzuschließen. Korea schloß solche 1882 mit Amerika, England und Deutschland, später mit den anderen, und die Hoffnung Chinas, daß die Europäer ihre dortigen Handelsinteressen nicht unter eine offizielle Herrschaft Japans kommen lassen würden, hat sich bis heute bewährt.

Als nun aber China um 1880 seiner eigenen Schwierigkeiten wieder Herr geworden war, konnte es sich auch selbst wieder Korea widmen. Umgekehrt hatte Japan 1877 in dem Satsuma-Aufstand der wirtschaftlich heruntergekommenen und in ihren Illusionen von einem glänzenden Kriegszuge getäuschten Samurai eine der gefährlichsten inneren Erschütterungen durchzumachen. Unter diesen Umständen gelang es China, mit den Koreanern wieder Zusammenhang zu finden, und als 1882 auf Korea ein Aufstand ausbrach, bat die Regierung China um Hilfe, während die japanische Gesandtschaft flüchten mußte. China warf den Aufstand nieder, Japan erhielt durch den Vertrag zu Tschemulpo die Erlaubnis, eine Schutzwache für seinen Gesandten in Korea zu erhalten, aber China war doch im Prinzip wieder Schutzmacht Koreas geworden.

Bei der nächsten koreanischen Revolution 1884 wäre es fast zum Zusammenstoß zwischen China und Japan gekommen. Ein solcher wurde aber in letzter Stunde durch das Tientsin-Abkommen vom 18. April 1885 vermieden, nach welchem beide Rivalen ihre Truppen aus Korea zurückzuziehen und sich gegenseitig zu benachrichtigen versprachen, im Falle sie sich genötigt sähen, wieder Truppen nach Korea zu senden.

Inzwischen vervollkommnete Japan sein europäisches Rüstzeug immer mehr. Und als 1894 ein neuer Aufstand ausbrach und China in dem Benachrichtigungsschreiben über die Entsendung seiner Truppen Korea wieder als seinen Tributärstaat bezeichnete, führte Japan die Koreafrage ohne viele Umstände zur Entscheidung mit den Waffen. Es besetzte überraschend Soeul, erzwang von der koreanischen Regierung Bündnis und Auftrag, Korea von chinesischen Truppen zu säubern, und warf in überraschend kurzer Zeit Chinas Kriegsmacht zu Boden.

Die Erkenntnis der Schwäche Chinas und das durch den raschen Erfolg geschwollene eigene Kraftbewußtsein gaben nun aber dem im japanischen Volk aufgekommenen heftigen Expansionsdrang neuen Antrieb. Man steckte das Ziel weiter. Nicht nur alle vermeintlichen früheren Besitzungen Japans wollte man zurückerobern, nicht nur sich den Eingang in den Kontinent durch Korea sichern, nein, die Vormacht Ostasiens zu werden, schien man sich befähigt und berufen, die Vormacht, welche alle ansässigen Völker der gelben Rasse politisch und wirtschaftlich zu reformieren und an

ihrer Spitze die Völker der weißen Rasse aus Ostasien zu vertreiben hätte unter der Devise: „Asien den Asiaten“. Agitationsklubs wurden gegründet, welche diesen Gedankengang öffentlich zum Gegenstand ihrer Propaganda machten, der Regierung wurde alles bewilligt, was mit der Vorbereitung für diese Aufgabe in Verbindung gebracht werden konnte. Freilich gingen die leitenden Männer nicht so stürmisch vor: Korea bereits zu annektieren, wagte man 1895 noch nicht, wohl aus Rücksicht auf die dort interessierten weißen Mächte, vielleicht auf Rat derselben. Durch den Frieden von Shimonoseki, 17. April 1895, aber wurde Korea einer rechtlichen Erwerbung Chinas dadurch entzogen, daß es für vollständig unabhängig erklärt wurde. Dafür sollte dieser Frieden nach japanischem Wunsch aber den Ausgangspunkt für das Vorgehen nach dem neuen weiteren Ziele sichern: bei dem chinesischen Friedensbevollmächtigten Lihungtschang wurde die Abtretung der Halbinsel Liautung, der Insel Formosa und der Pescadores von China an Japan, die Öffnung einer Reihe dem allgemeinen Verkehr nicht geöffneter chinesischer Häfen und Garantien für einen Vorzugshandelsvertrag durchgesetzt.

Die geographische Lage Formosas weist deutlich genug nach dem südlichen China, Liautung wäre die gegebene Vorstufe für ein Eindringen japanischen Einflusses in Nordchina gewesen. Hier aber trat plötzlich ein neuer Gegner in die Schranken: Rußland.

Durch viele Jahrhunderte hindurch hatte Japan vergeblich versucht, auf dem asiatischen Festland, auf welches es durch seine geographische Lage hingewiesen wurde, Fuß zu fassen, weil ein überlegenes Kulturvolk das nicht zulassen wollte. Jetzt in dem Augenblick, wo es dieses Hindernis überwunden zu haben meinte, weil es selbst eine noch höhere Kultur aus einer anderen Welthälfte sich zu eigen zu machen verstanden hatte, fand es sich plötzlich einem Vertreter jener selben Kultur gegenüber, der den Weg bis zu dem umstrittenen Gebiet um die Hälfte der Erde über Land zurückgelegt hatte.

b. Rußland und Ostasien.

Um 1580 legte der Kasakenführer Jermack durch Eroberungen in Sibirien den Grund zu den Besitzungen Rußlands in Asien.

In dem von kulturarmen Jägervölkern dünnbewohnten Norden Asiens dehnten sich die einmal begonnenen Landerwerbungen rasch aus. Die Schwierigkeit der Wege trieb nach Norden zur Gewinnung der Seeküste mit ihren Eingängen in die großen Flüsse, Forschertrieb und Abenteurerlust zunächst zum Vortreiben einer Spitze nach Osten, dann aber, als hier das Ochotskische Meer Halt gebot, zur Ausbreitung nach Süden.

Schon 1643 fuhren Kasaken den Amur hinab und 1652 wurde Irkutsk am Baikalsee gegründet. Diese südliche Ausbreitung stieß aber bald auf das Kulturreich China, in welchem es den weit von ihrer Kraftquelle, der europäischen Heimat, entfernten Eroberern trotz wiederholter Vorstöße nicht gelingen konnte, dauernd Fuß zu fassen. Dahingegen kam es hier zur vertragsmäßigen Festsetzung bestimmter Grenzen, so im Osten durch den Vertrag von Nertschinsk, 6. September 1689, welcher die Gipfel des Jablonoi- und Stanowoi-Gebirges, nördlich des Amur-Flußgebiets, als

solche einsetzte. Nach diesen Abgrenzungen mußten sich die Kräfte, welche bisher in den Eroberungen ihre Beschäftigung gefunden hatten, der Verwertung des bisher gewonnenen Landes zuwenden.

Es entwickelte sich im Norden der Hauptsache nach Pelzhandel, im Süden Bergbau. Beide brauchten Verbindung nach Kulturländern, um ihre Produkte abzusetzen. Hier erwies sich nun schon in der Segelschiffszeit für die östlichen Besitzungen der Seeweg selbst um den ganzen asiatischen Kontinent herum als vorteilhafter als der Landweg durch Sibirien. Damit aus dem Lande etwas würde, war also die Vorbedingung, daß gute Verschiffungshäfen geschaffen wurden. Das Ochotskische Meer schließt durch seine fortwährenden Stürme die Schiffahrt beinahe aus. Es konnte also zunächst nur die pazifische Küste Kamtschatkas in Frage kommen, und hier legten die Russen 1696 Petropawlowsk an.

Aber hierhin war wieder der Landweg von den überhaupt kultivierbaren Teilen Ostsibiriens zu weit und zu schwierig.

Es war daher eine Existenzfrage für dieses Land, ob Rußland besser gelegene Häfen finden würde. Man hat lange danach gesucht, 1792 sogar einen Versuch gemacht, sich der Insel Jezzo zu bemächtigen.

Erst Murawieff Amurski hat, als Gouverneur von Ostsibirien, zunächst auf eigene Verantwortung wieder gewagt, die chinesische Grenze zu überschreiten, um Häfen an der Festlandküste des japanischen Meeres zu suchen.

Am 13. August 1850 pflanzte er die russische Flagge an der Amur-Mündung auf, legte dort Nikolajewsk an und erwarb im Vertrage zu Aigun am 25. Mai 1858, ergänzt durch einen Vertrag von 1860, das linke Ufer des Amur und das Küstengebiet östlich von dessen rechtem Nebenfluß Ussuri.

Auf einer Rekognoszierungsfahrt an der Küste fand er ferner den günstigen Platz des heutigen Wladiwostok, welcher von 1872 ab der Haupthafen Sibiriens wurde.

Auch während dieser Periode traf Rußland schon einmal mit Japan zusammen. Im Jahre 1853 waren zwei russische Militärposten auf Sachalin angelegt worden. Japan hatte diese Insel zwar nie besetzt, betrachtete sie aber ihrer Lage nach als zur japanischen Inselwelt gehörig. Es protestierte gegen die russischen Niederlassungen, und man einigte sich dahin, daß beide Völker das Recht haben sollten, die Insel zu besetzen und wirtschaftlich auszunutzen. Dieses schwierige Verhältnis konnte natürlich auf die Dauer nicht eingehalten werden. Nach abermaligen Reibungen trat Japan 1875 seine Ansprüche auf Sachalin an Rußland ab und erhielt dafür als russische Gegenleistung die bisher zu Kamtschatka gerechneten Kurilen-Inseln.

Inzwischen schritt aber die Entwicklung der ostsibirischen Länder vorwärts, namentlich seitdem an Stelle von Abenteurern und Verbrechern auch Bauern dort angesiedelt wurden, die das europäische Kernland nicht mehr zu ernähren vermochte. Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt wurde die Seeverbindung immer nützlicher und damit wichtiger. Für die volle Ausnutzung des Landes durfte diese Verbindung keine Unterbrechungen erleiden, wie dies bei Wladiwostok jährlich durch dreimonatliches Zufrieren stattfindet. Bald griff die Überzeugung Platz, daß zu voller Entfaltung

und wirklicher Blüte der gewaltigen Gebiete eine allezeit gesicherte und offene Verbindung mit dem Weltmeere durch „eisfreie Häfen" erforderlich sei. Solche konnten natürlich nur noch weiter südlich gefunden werden.

Ein Versuch im Jahre 1861, sich der Insel Tsushima zu bemächtigen, wurde durch englischen Einspruch vereitelt. Eine Insel lag auch an sich zu sehr außerhalb der Beherrschungskraft einer so gänzlich kontinentalen Macht wie Rußland. Dieses mußte seine Häfen am Festlande suchen, das heißt, es mußte sich über bisher koreanisches oder chinesisches Gebiet ausdehnen.

Für den natürlichen Gegner seiner Ziele nach dieser Richtung hielt Rußland China.

Diesem war der Vertrag von Aigun nur aufgezwungen. Es befand sich damals in einer schwierigen Lage durch Aufstände und Krieg gegen England und Frankreich, und die Bereitstellung bedeutender russischer Truppen an der mongolischen und mandschurischen Grenze ließ ihm keine andere Wahl, als die Forderungen Murawieffs zu erfüllen. Sehr bald hatte es aber durch verstärkte Besiedlung und Besetzung des rechten Amurufers gezeigt, daß es keineswegs ein weiteres Vordringen Rußlands zuzulassen beabsichtigte, und die Möglichkeit, daß es eines Tages auch den Vertrag von Aigun wieder aufkündigen könnte, ist wiederholt ventiliert worden.

Rußland glaubte Japan damals seiner traditionellen Chinesenfeindschaft wegen gegen China benutzen zu können. Ja, es hat in vollkommener Verkennung der Tatsachen eine Zeitlang geglaubt, mit Japans Hilfe Korea erobern zu können, um die eisfreien Häfen Port Lazareff und Chestakoff-Hafen an der Ostküste zu gewinnen. Zur Belohnung wollte es den Japanern das von ihnen schon damals erstrebte Formosa besorgen.

Aber Japan hatte selbst Absichten auf Korea, und der Ausgang des japanisch-chinesischen Krieges von 1894/95 zeigte, daß es viel eher imstande war, dieses Land gegen Eingriffe von anderer Seite zu verteidigen als China.

Als nun die japanischen Forderungen beim Friedensschluß und die lauten Äußerungen des begeisterten Volkes deutlich zeigten, wie Japan auf Erlangung einer Vormachtstellung in Ostasien ausging, da erkannte Rußland plötzlich in Japan den gefährlichsten Gegner seiner asiatischen Bestrebungen und warf sich ihm schnell entschlossen entgegen.

Unterstützt von Frankreich und Deutschland erhob es Einspruch gegen die Überlassung von Festlandgebiet an Japan; dieses mußte Liautung gegen eine Entschädigung wieder herausgeben.

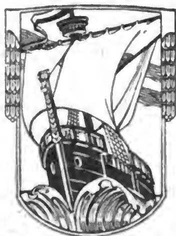
England lehnte seine Teilnahme an der Intervention ab. Seine Antagonie gegen Rußland war viel zu groß, um dessen Politik zu unterstützen, im Gegenteil es erkannte sofort klar, daß hier ein gewichtiger Bundesgenosse für das große Weltringen mit Rußland gewonnen werden konnte.

In Japan brach eine ungeheure Erbitterung aus. Das Heer wollte das seiner Ansicht nach rechtlich eroberte Land nicht räumen, es wollte lieber gleich in den Krieg gegen alle Weißen ziehen — mit Ausnahme der Engländer natürlich — und

die japanische Regierung war froh, als sie die am meisten erhitzten Truppen für eine Weile mit der Niederwerfung der Einwohner von Formosa beschäftigen konnte, welche die japanische Herrschaft nicht annehmen wollten.

Die leitenden Männer Japans behielten wieder die Ruhe. Sofort auf Rußland loszustürzen, dazu reichten die Kräfte noch nicht, und ein unglücklicher Krieg mußte alles bisher Errungene vielleicht für Jahrhunderte wieder vernichten. Beide Staaten, Rußland wie Japan, wußten aber von diesem Augenblick an, daß sie offene Feinde waren, und daß von den ansässigen Völkern Ostasiens zunächst sie beide den Kampf um die Vorherrschaft würden auszukämpfen haben. (Fortsetzung folgt.)

M.



Der englische Marineetat 1904/05.

(Mit 1 graphischen Darstellung.)

Der englische Marineetatsvoranschlag für das Finanzjahr 1904/05 erreicht eine Höhe von 36 889 500 Pfd. Sterl. = 752 545 800 Mark in seinen Nettoausgaben und übersteigt den vorjährigen Etat von 34 457 500 Pfd. Sterl. = 702 933 000 Mark ohne Nachtragsetat um 2 432 000 Pfd. Sterl. = 49 612 800 Mark. Rechnet man zu dem vorjährigen Etat noch den Nachtragsetat von netto 1 270 000 Pfd. Sterl. = 25 908 000 Mark hinzu, so betragen die vorjährigen Nettoausgaben 35 727 500 Pfd. Sterl. = 728 841 000 Mark und werden von dem Etatsvoranschlag um 1 162 000 Pfd. Sterl. = 23 704 800 Mark übertroffen.

Die Gesamtausgaben für die Marine ausschließlich der für die Durchführung der Naval Works Act notwendigen Aufwendungen sind jedoch auf 38 327 838 Pfd. Sterl. = 781 887 895 Mark gegenüber 1903/04 von 35 836 841 Pfd. Sterl. = 731 071 556 Mark ohne Nachtragsetat gestiegen.

Die Nettozunahme des Etats 1903/04 ohne Nachtragsetat betrug gegenüber dem Etat 1902/03: 2 842 000 Pfd. Sterl. = 57 976 800 Mark, d. i. 410 000 Pfd. Sterl. = 8 364 000 Mark mehr als im jetzigen Etatsvoranschlag.

Indien und die Kolonien steuern im ganzen 431 000 Pfd. Sterl. = 8 792 400 Mark bei, die in dem Unterschiede der Brutto- und Nettoausgaben enthalten sind.

Auf den Kopf der Bevölkerung in dem Vereinigten Königreich kommt eine Ausgabe von 17 Shilling 8 Pence gegenüber 12 Shilling 5 Pence im Jahre 1900/01.

Ein richtiges Bild von den Gesamtaufwendungen für die Marine erhält man jedoch erst, wenn man auch die Ausgaben für die Naval Works Act berücksichtigt. Hiernach wurden verausgabt oder sollen verausgabt werden:

1900/01:	Marineetat (netto)	29 998 529 Pfd. Sterl.	= 611 969 991	Mark,
	Naval Works Act	2 132 533 Pfd. Sterl.	= 43 503 673	Mark,
	Summe	32 131 062 Pfd. Sterl.	= 655 473 664	Mark.
1901/02:	Marineetat (netto)	30 981 315 Pfd. Sterl.	= 632 018 826	Mark,
	Naval Works Act	2 745 176 Pfd. Sterl.	= 56 001 590	Mark,
	Summe	33 726 491 Pfd. Sterl.	= 688 020 416	Mark.
1902/03:	Marineetat (netto)	31 003 977 Pfd. Sterl.	= 632 481 131	Mark,
	Naval Works Act	3 198 017 Pfd. Sterl.	= 65 239 547	Mark,
	Summe	34 201 994 Pfd. Sterl.	= 697 720 678	Mark.
1903/04:	Marineetat (netto) mit Nachtragsetat (Anschlag):	35 727 500 Pfd. Sterl.	= 728 841 000	Mark,
	Naval Works Act (Anschlag):	3 493 500 Pfd. Sterl.	= 71 267 400	Mark,
	Summe	39 221 000 Pfd. Sterl.	= 800 108 400	Mark.

1904/05: Marineetatsvoranschlag (netto):
36 889 500 Pfd. Sterl. = 752 545 800 Mark,
Naval Works Act (Voranschlag):
5 111 900 Pfd. Sterl. = 104 282 760 Mark,
Summe 42 001 400 Pfd. Sterl. = 856 828 560 Mark.

Die Gesamtausgaben für Marinezwecke in den gleichen Jahren in Frankreich, Rußland, den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Deutschland bezifferten sich:

Jahr:	Frankreich: Mark	Rußland: Mark	Verein. Staaten: Mark	Deutschland: Mark
1900:	255 225 500,	223 641 140,	273 065 710,	152 442 182.
1901:	267 397 100,	237 869 226,	326 653 735,	196 349 102.
1902:	250 347 740,	217 914 850,	330 559 886,	204 592 885.
1903:	255 792 864,	251 931 167,	343 201 783,	209 141 086.

Nach dieser Zusammenstellung ist der Two Powers Standard nicht mehr der Maßstab für die Marineausgaben, selbst wenn man in Rechnung zieht, daß die Unterhaltung des hohen aktiven Personalbestandes bedeutend teurer ist als bei den Marinen mit allgemeiner Wehrpflicht. Dafür sind die Schiffbaukosten wieder geringer als in den anderen Staaten. An leitender Stelle wird deshalb der ursprünglich auf den Stärken der russischen und französischen Marine basierte Two Powers Standard als ein Two Power Standard with a margin gegenüber den beiden stärksten Seemächten ausgelegt, und dieser Berechnung nur die Stärke der Panzerflotte nach Zahl der Schiffe zugrunde gelegt. Die Kreuzerflotte kann nach Ansicht des Premierministers und des Ersten Lords der Admiralität nicht nach dem gleichen Maßstab bemessen werden, da keine andere Nation so unbedingt abhängig von der gesicherten Zufuhr über See ist. Wie groß der „Margin" sein soll, wird nicht genau gesagt, sondern ihm ein großer Spielraum für die Begrenzung gelassen. Der Premierminister wies in der Etatsdebatte auf die Notwendigkeit hin, auch nach Verlusten in einem Kriege einer anderen feindlichen Macht nicht unterlegen sein zu dürfen.

Für Schiffsbauten einschließlich Reparaturen werden für 1904/05 insgesamt 18 931 700 Pfd. Sterl. = 386 206 680 Mark gefordert; von diesen sind im Lande aufzubringen netto 18 421 000 Pfd. Sterl. = 375 788 400 Mark. Die entsprechenden Zahlen für 1903/04 sind 17 820 870 Pfd. Sterl. = 363 545 750 Mark und 17 350 000 Pfd. Sterl. = 353 940 000 Mark.

Für Neubauten sind netto 11 654 176 Pfd. Sterl. = 237 745 190 Mark und brutto 12 098 092 Pfd. Sterl. = 246 801 077 Mark bestimmt, während im vergangenen Etatsjahr folgende Summen ausgeworfen waren:

Marineetat brutto 10 540 770 Pfd. Sterl. = 215 031 708 Mark,
Nachtragsetat 1 044 874 Pfd. Sterl.,
" netto 10 136 450 Pfd. Sterl. = 206 786 580 Mark,
Summe brutto 11 585 644 Pfd. Sterl. = 235 747 138 Mark,
" netto 11 181 324 Pfd. Sterl. = 228 099 000 Mark.

Hieraus ergibt sich eine Nettozunahme gegen den
Etat 1903/04 . . . . von 1 517 726 Pfd. Sterl. = 31 153 420 Mark,
Etat 1903/04 und Nachtragsetat von 462 852 Pfd. Sterl. = 9 841 000 Mark.

Von diesem für Neubauten ausgeworfenen Gelde ist über 1 Million Pfd. Sterl. für die Bezahlung der zwei angekauften chilenischen Schiffe, jetzt „Triumph" und „Swiftsure", bestimmt. Der Parlamentssekretär, Mr. Prettyman, nannte für sie 1 948 000 Pfd. Sterl. in der Etatseinführungsrede im Unterhause. Da aber die Kaufsumme für beide Schiffe 1 875 000 Pfd. Sterl. nach den bisherigen Nachrichten betrug, und bei den Verhandlungen über den Nachtragsetat der Lord of Exchequer, Mr. Austen Chamberlain, erklärte, daß von der beantragten Summe 707 000 Pfd. Sterl. als erste Rate für diese beiden Schiffe bestimmt seien, wird der Etat 1903/04 wahrscheinlich nur mit 1 168 000 Pfd. Sterl. für diesen Zweck belastet sein. Hierzu kommen noch 400 000 Pfd. Sterl. für die Armierung und Munitionsausrüstung bei Titel IX, so daß die Gesamtkaufsumme mit 2 275 000 Pfd. Sterl. das im vorigen Jahre von der englischen Admiralität zurückgewiesene Kaufangebot von 2 200 000 Pfd. Sterl. um 75 000 Pfd. Sterl. übersteigt. Es scheinen demnach wesentlich politische Gründe und das Bedürfnis, für den Fall der Verwicklung in den russisch-japanischen Krieg weniger tiefgehende Schiffe zur Verfügung zu haben, den Ankauf dieser Schiffe im letzten Stadium vor Ausbruch des Krieges veranlaßt zu haben.

Der Ankauf der beiden chilenischen Schiffe ist insofern von großem Einfluß auf das neue Bauprogramm gewesen, als nur 642 000 Pfd. Sterl. = 13 096 800 Mark gegenüber 1 150 000 Pfd. Sterl. = 23 460 000 Mark im vorigen Jahre als erste Bauraten verlangt werden und der ursprünglich für April geplante Baubeginn der Linienschiffe auf eine spätere Zeit (August) verschoben worden ist.

Es sollen neu auf Stapel gelegt werden:

2 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 14 Torpedobootszerstörer und 10 Unterseeboote,

während in dem letzten Jahre

3 Linienschiffe, 4 Panzerkreuzer, 4 Scouts, 15 Torpedobootszerstörer und 10 Unterseeboote

in Angriff genommen wurden. Der Bau der zuerst beantragten drei Kreuzer 3. Klasse wurde später aufgegeben.

In dem neuen Programm fällt das gänzliche Fehlen von Neubauten des geschützten Kreuzertyps auf. Es kommt in ihm die Absicht der englischen Admiralität deutlich zum Ausdruck, in erster Linie die Schlachtflotte, d. h. den zum Kampfe mit der gegnerischen Flotte bestimmten Flottenteil, auf eine hohe Überlegenheit zu bringen. Die Anhänger der Naval League, die auch gerade die Vermehrung der Kreuzerflotte für notwendig halten, sind hierdurch etwas enttäuscht. Derselbe strategische Grundsatz tritt auch in dem von der Kommission abgeänderten Bauprogramm der Vereinigten Staaten hervor, in dem an Stelle der beantragten drei geschützten Kreuzer von nicht über 8000 Tonnen ein Panzerkreuzer von 14 000 Tonnen gesetzt wurde.

Die neuen Linienschiffe sollen einem neuen Typ — dem „Nelson"-Typ — angehören, der jedoch noch nicht feststeht. Die Beibehaltung des „King Edward VII."-Typs bei den drei Linienschiffen des diesjährigen Programms: „Britannia", „Africa", „Hibernia", wird vom Ersten Lord in seiner Denkschrift mit Rücksicht auf die Homogenität der Geschwader und mit nicht rechtzeitiger Fertigstellung der neuen Pläne begründet.

Den Panzerkreuzern wird der „Duke of Edinburgh"-Typ zugrunde gelegt.

Der Destroyer-Typ der jetzt zur Ablieferung kommenden Boote von 500 Tonnen und 25,5 Seemeilen mit 3000 Seemeilen Aktionsradius bei ökonomischer Fahrt wird beibehalten. Die Unterseeboote sollen dem mit A 19 begonnenen großen Bootstyp angehören.

Die starke Vermehrung des aktiven Personals der letzten Jahre soll auch in dem kommenden Etatsjahre weitergeführt werden. Unter der 4000 Köpfe betragenden Personalerhöhung sind:

400 Offiziere, 4 Warrant-Offiziere, 2347 Seeleute, 40 Handwerker, 25 Elektriker, 1300 Heizer, 400 Mann zur Besatzung der Schulschiffe in Australien und Neuseeland, 850 Marines (Spielleute).

Zusammen 5456, denen gegenüber eine Verminderung von 1240 Schiffsjungen und 216 Leuten verschiedener Branchen steht.

Die Gesamtstärke wird demnach 131 100 Mann betragen, d. i. eine Vermehrung von 42 130 in den letzten 10 Jahren.

Auffallend ist die starke Zunahme der Artificers engineers und Chief artificers engineers (600), welche die Vermutung bestätigt, daß diese Klasse von Maschinisten der eigentliche Ersatz der „Engineers" sein wird.

Eine geringe Vermehrung hat auch die Coastguard erfahren, von 4237 auf 4303 Köpfe, um die Bedienung der hauptsächlichsten Lloyd-, Signal- und Funkspruchstationen übernehmen zu können; hierdurch wird die militärische Kontrolle über diese Stationen eine vollkommene.

Die Zahl der Reserven aller Kategorien beträgt jetzt 37 000 Mann.

Die Zahl der Naval Reserves ist im letzten Jahre nicht bedeutend gewachsen, um rund 1400 Mann, gegenüber rund 2300 im vorigen Jahre; sie beträgt jetzt 26 007 Mann und soll im kommenden Jahre um 50 Offiziere, 180 Warrant-Ingenieure und 3600 Mann vermehrt werden.

Die Royal Fleet Reserve zählt jetzt 8550 Mann, hat also eine Zunahme von rund 1000 Mann erfahren.

In das neu gebildete Naval Volunteer-Korps sind bis jetzt rund 2000 Mann eingetreten.

Die im vorigen Jahre vorgenommene Reorganisation der Dislokation der in Dienst befindlichen Streitkräfte wird in dem kommenden Jahre keine wesentlichen Änderungen erfahren, nur die südatlantische Division, das ostasiatische und australische Geschwader werden verstärkt, die Home-Flotte wird weiter modernisiert und besonderer Wert auf die gleichartige Zusammensetzung der Hauptgeschwader gelegt. Das Mittelmeergeschwader wird zugunsten des Kanalgeschwaders um ein Linienschiff gekürzt und aus acht Schiffen der „Formidable"- und vier Schiffen der „Duncan"-Klasse bestehen, das chinesische Geschwader durch Entsendung der „Barfleur" nach beendeter Reparatur auf sechs Linienschiffe anwachsen, das australische Geschwader die in der Kolonialkonferenz (Juni 1902) vereinbarte Stärke von einem Panzerkreuzer, zwei geschützten Kreuzern 2. Klasse und vier geschützten Kreuzern 3. Klasse erhalten, das südatlantische Geschwader durch Ablösung der „Blanche" durch einen Kreuzer 2. Klasse („Brilliant") und des Flaggschiffs „Cambrian"

durch einen Kreuzer 1. Klasse („St. George") verstärkt. Das Kanalgeschwader erhält Anfang Juli wieder acht Linienschiffe. In der Home-Flotte wird eine schnellere Division aus „Exmouth", „Russel", „Triumph", „Swiftsure" und eine langsamere Division aus vier Schiffen der „Royal Sovereign"-Klasse gebildet werden. Für die ersteren beiden Schiffe treten „Queen" und „Prince of Wales" zum Mittelmeergeschwader. Jedes Hauptgeschwader erhält zwei moderne Panzerkreuzer. Das heimische Kreuzergeschwader bleibt aus zwei Kreuzern der „Drake"- und vier Kreuzern der „Monmouth"-Klasse zusammengesetzt.

Nach dieser allgemeinen Übersicht über den Etatsvoranschlag sollen

1. die einzelnen Positionen des Etatsvoranschlages aufgeführt,
2. die Hauptpunkte in der den Voranschlag begleitenden Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität,
3. die Ausführungen des Parlamentssekretärs, Mr. Prettyman, im Unterhause bei Einführung des Voranschlages,
4. die Aufnahme desselben in dem Unterhause und in der Presse

näher besprochen werden.

I. Der Etatsvoranschlag für 1904/05.

I. Personal:	1904/05:	1903/04:	Unterschied:	Bemerkungen:
Zahl der Offiziere, Seeleute, Schiffsjungen, Küstenwache, Royal Marines	131 100	127 100	+ 4 000	—
II. Aktive Flotte:				
1. Besoldung usw. d. Offiziere, Mannschaften, Schiffsjungen, Küstenwache, Royal Marines	Pfd. Sterl. 6 691 000	Pfd. Sterl. 6 312 800	Pfd. Sterl. 378 200	Infolge d. hoh. Etats.
2. Verpflegung und Bekleidung	2 428 000	2 292 500	135 000	Allgem. Einführung d. bess. Verpflegung.
3. Sanitätswesen	293 000	259 000	34 000	—
4. Gerichtswesen	15 500	15 500	—	—
5. Erziehungswesen	154 000	116 100	37 900	Neue Schule in Osborne.
6. Bildungswesen	72 600	69 400	3 200	—
7. Royal Naval Reserves	404 500	297 500	107 000	Durch die Schulschiffe in Australien.
8. Schiffsbauten, Reparaturen usw.	18 421 000	17 350 000	1 071 000	*)
9. Schiffsarmierung	3 646 000	3 206 100	439 900	**)
10. Werft- und Hafenbauten	1 634 200	1 502 000	132 000	—
11. Verschiedenes	444 000	409 500	34 500	—
12. Admiralität	327 400	306 400	21 000	—
III. Pensionen usw.				
13. Halbsold u. Sold f. Verabschiedete	796 200	784 300	11 900	—
14. Pensionen u. Zulagen f. Angehörige der Marine	1 208 800	1 186 300	22 500	—
15. Pensionen u. Zulagen f. Zivilbeamte	353 300	350 100	37 500	—
Summe	36 889 500	34 457 500	2 432 000.	
		Zunahme	2 432 000.	

*) a) Ankauf der 2 chilenischen Linienschiffe; — b) 100 000 Pfd. Sterl. zur Modernisierung von Werkzeugmaschinen.

**) a) Für die chilenischen Schiffe; — b) wegen höherer Kosten des neuen Pulvers.

II. Die Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität.

Die diesjährige Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität ist weniger persönlich gehalten als die früherer Jahre; sie gibt einen sachlichen und klaren Überblick über das zu Ende gehende Arbeitsjahr und läßt eine berechtigte Zufriedenheit mit dem Erreichten durchblicken. Das kommende Etatsjahr wird von großen einschneidenden Reorganisationsänderungen frei sein und soll vor allem dem inneren Ausbau gewidmet werden. Besonders interessieren die Ausführungen des Ersten Lords über:

1. die Arbeitsteilung in der Admiralität,
2. die Beförderungsverhältnisse der Offiziere,
3. die bisherigen Erfahrungen mit der neuen Einstellungs- und Erziehungsmethode,
4. die Reserve-Personalverhältnisse,
5. das Bau- und Reparaturprogramm.

Zu 1. Die mit dem Amtsantritt Lord Selbornes begonnene innere Reorganisation der Admiralität ist durchgeführt. Nach der neuen Arbeitsteilung bleibt der Erste Seelord wie bisher verantwortlicher Ratgeber für die allgemeine Marinepolitik, die Kriegsbereitschaft und richtige Verteilung der Flotte sowie für die Disziplin. Der Zweite Seelord hat die Verantwortung für das Personal, der Controller für das Material, der Junior-Seelord für das Ausrüstungs- und Transportwesen, der Finanzsekretär für die Verwaltung, der Sekretär für den allgemeinen Bureaubetrieb.

Dem Ersten Seelord untersteht das Intelligence Department, das sich in vier Abteilungen, eine Mobilmachungs-, eine Operations-, eine Fremde Marinen- und eine Handelsabteilung gliedert. Daß dieses Departement — gewissermaßen der Admiralstab der englischen Marine — auch eine Handelsabteilung hat, kann an sich nicht überraschen, zeugt aber davon, daß man den Wert genauer Kenntnisse der wirtschaftlichen und Handelsverhältnisse fremder Staaten für die moderne Kriegführung erkannt hat.

Zu 2: Lord Selborne bespricht ausführlich die neuen Bestimmungen, die es ermöglichen sollen, jüngere Kommandanten und Admirale zu erhalten. Da sie der Hauptsache nach in der „Marine-Rundschau" vom Januar d. J. unter „Rundschau in fremden Marinen" wiedergegeben sind, können sie hier übergangen werden. Ein bisher nicht allgemein bekannter Punkt verdient aber Erwähnung: Lord Selborne weist mit Nachdruck auf das Recht der Krone hin, Kapitäne außer der Tour zu Flaggoffizieren zu befördern, und betont die Befugnis der Admiralität, einem Seeoffizier ohne Rücksicht auf die Anciennität zeitweilig und für bestimmte Gegenden einen höheren Rang zu geben und sich die Kommodore auszusuchen.

Die Beförderungsverhältnisse der Ingenieure, Ärzte und Zahlmeister sind so geregelt worden, daß das Durchschnittsalter dieser Offizierskategorien in den einzelnen Rangstufen etwas höher ist als dasjenige des Seeoffiziers desselben Dienstgrades. Lord Selborne hält dies für billig, da Ingenieure, Ärzte und Zahlmeister stets den höheren Rang erreichen könnten, wenn sie sich nichts zuschulden kommen ließen, während nur ein Teil der Seeoffiziere in die höhere Charge aufrücke.

Zu 3: Die neuen Bestimmungen über die Ausbildung der Artillerie- und Torpedooffiziere sind ebenfalls schon im Januarheft der „Marine-Rundschau" erwähnt. Für die Stabsoffiziere finden jetzt zwei Kurse am Naval College zu Greenwich statt; mit einem kurzen Kursus für Flaggoffiziere ist der Anfang gemacht worden. Das englische Bestreben, möglichst allen Stabsoffizieren und Flaggoffizieren Gelegenheit zu geben, sich auch die theoretischen Kenntnisse für eine erfolgreiche Wahrnehmung ihrer Stellung als Kommandanten und Geschwaderchefs anzueignen, sollte auch bei anderen Marinen Nachahmung finden. Es kamen sonst oft Offiziere, deren Zeit durch ihre bisherige Diensttätigkeit voll in Anspruch genommen war, ohne die nötigen Kenntnisse in die höheren Stellungen.

Das Verfahren, die nach dem neuen Ausbildungssystem anzustellenden Kadetten durch eine besondere Kommission auswählen zu lassen, hat sich als sehr zweckmäßig erwiesen. Diese Kommission wird jedesmal besonders ernannt, den Vorsitz führt stets der Zweite Seelord. Sie arbeitet ähnlich wie unsere Seekadettenannahmekommission, mit der Ausnahme, daß sie die Angenommenen noch einmal nach persönlicher Vorstellung sichtet und gleichzeitig die Prüfungen der Angenommenen leitet, um einen persönlichen Eindruck von den Fähigkeiten der Bewerber zu gewinnen. Auf diese Weise hat die Admiralität versucht, die Nachteile der Einstellung entweder lediglich durch Ernennung oder lediglich nach dem Ausfall eines Konkurrenzexamens zu vermeiden.

Zu 4: Die Vorschläge der Kommission unter Lord Edward Grey zur Verbesserung der Reserve-Mannschaftsverhältnisse haben noch nicht sämtlich ausgeführt werden können, sollen aber möglichst im kommenden Jahre zur Durchführung kommen. Die Vorschläge sind in der „Marine-Rundschau" 1903, S. 578 ff. näher erläutert. Es ist begonnen 1. mit der Einstellung von Non continuous service-Mannschaften, von denen noch im laufenden Etatsjahre 1000 Mann — 625 Heizer und 375 Seeleute — eingestellt werden, und deren Zahl für das kommende Etatsjahr um weitere 1000 vermehrt werden soll; 2. mit der Bildung eines Naval Volunteer-Korps, das bis jetzt 2000 Mann zählt. Mit den Fortschritten auf diesem Gebiete ist der Erste Lord trotz der nicht so hohen Vermehrung des Personalbestandes — etwa 1000 bei den Fleet Reserves und etwa 1400 bei den Naval Reserves — zufrieden. Von der Notwendigkeit weiterer schneller Vermehrung ist er jedoch nach der Erwiderung auf die Interpellation von Lord Brassey im Oberhause überzeugt, da die Vermehrung des aktiven Personals bald die äußerste Grenze erreicht habe. Die Gesamtzahl der Reserve soll auf 50 Prozent des aktiven Personalstandes gebracht werden. Die Zahl der Offiziere in der Naval Reserve beträgt 1550, die der Ingenieure 400; die erstere soll auf 1600 erhöht werden, die letztere nicht, da eine neue Klasse von „Leitenden Maschinisten" — Warrant Engineers — in Einführung begriffen ist. Unter den Mannschaften befanden sich 21 450 Seeleute und 4550 Heizer. Die Fleet Reserve zählt 6000 Seeleute und Heizer und 2500 Royal Marines. Die Neufundland-Naval Reserve ist rund 400 Mann stark und wird auf 600 erhöht, für deren Ausbildung jährlich 3000 Pfd. Sterl. gezahlt werden.

Zu 5: Der Erste Lord der Admiralität berichtet mit Befriedigung, daß nicht nur das im ursprünglichen Etat bewilligte Geld für Schiffsbauten verbraucht worden

ist, sondern sogar noch ein Nachtragskredit habe gefordert werden müssen. Die Arbeiten auf den königlichen Werften sind so schnell fortgeschritten, daß die drei Linienschiffe „Africa", „Hibernia" und „Britannia" anstatt auf Privatwerften, auf den Königlichen Werften haben in Bau gegeben werden können. Den Bau dieser drei Schiffe nach den Plänen des „King Edward VII." verteidigt der Erste Lord folgendermaßen: „As the preparation of the new design had not then reached that stage of completion which would have enabled the ships to have been commenced at once, and as experience had shown that four ships form an unit possessed of great tactical and administrative convenience, it was further decided that these battleships should be of the same design as the King Edward VII. bringing that class up to a homogeneous squadron of eight battleships or two divisions of four each." In einem gewissen Gegensatz mit dieser Ausführung steht die Begründung des Ankaufs der beiden chilenischen Kriegsschiffe „Libertad" und „Constitucion" mit dem billigen Kaufpreis und der augenblicklichen politischen Lage. Bemerkenswert bleibt die Auslassung aber doch durch die Betonung des Werts der Homogenität der Geschwader und der taktischen Einheit einer Division von vier Linienschiffen. Ein Festhalten an der Einheitlichkeit der Geschwader unter Verzicht auf einen besseren Typ ist aber nur dann zu rechtfertigen, wenn die technischen Fortschritte nicht sehr bedeutende sind und der Bau der rückständigen Schiffe möglichst gleichzeitig erfolgt, nicht auf eine Reihe von Jahren ausgedehnt wird. Daß die Admiralität eine Division von vier Linienschiffen als taktische Einheit ansieht, geht auch aus der Zusammensetzung der großen Geschwader und der Zahl der einem Geschwader zugeteilten Admirale hervor. — Das Mittelmeergeschwader von zwölf Linienschiffen hat drei Divisionen mit drei Admiralen!

Die beiden für das kommende Etatsjahr geforderten Linienschiffe sollen die ersten einer neuen Klasse, der „Nelson"-Klasse, werden. Andeutungen über den Typ werden nicht gemacht; aus den Ausführungen des Parlamentssekretärs Mr. Prettyman im Unterhause neigt man jedoch der Vermutung zu, daß die neue Klasse, wenn nicht sogar kleiner, so doch nicht wesentlich größer wird als die „King Edward VII."-Klasse. Dieser sagte hier: „But the new design (ursprünglich „Hibernia", „Africa", „Britannia") had worked out to a considerably larger displacement than the Board had anticipated, and it was necessary, therefore, entirely to rearrange the design and obtain a smaller displacement at a smaller cost."

Über das gänzliche Fehlen von geschützten Kreuzern und Scouts in dem Programm läßt sich weder der Erste Lord noch sein Parlamentssekretär aus; letzterer verteidigt nur die geringe Zahl der geforderten Unterseeboote, zehn, mit der Kürze der Bauzeit und der noch bestehenden Unsicherheit in dem letzten Bootstyp. Das zehnte Boot des vorjährigen Programms ist wieder ein Versuchsboot von noch größeren Dimensionen als das Boot A 1 — 180 Tonnen —, nach dem die Boote 5 bis 18 gebaut wurden.

Im Etatsjahre 1903/04 sind fertiggestellt: 6 Linienschiffe: „Prince of Wales", „Queen", „Albemarle", „Cornwallis", „Duncan", „Exmouth"; 9 Panzerkreuzer: „Euryalus", „Bedford", „Berwick", „Cumberland", „Donegal", „Essex", „Lancaster", „Monmouth", „Suffolk"; 1 Kreuzer 2. Klasse: „Challenger"; 2 Sloops: „Cadmus"

und „Clio“; 11 Torpedobootszerstörer; 8 Torpedoboote; 3 Unterseeboote; 1 Reparaturschiff („Assistance“); 1 Vermessungsschiff (angekauft).

Am 1. April 1904 werden sich im Bau befinden: 8 Linienschiffe, 13 Panzerkreuzer, 1 Kreuzer 2. Klasse, 4 Kreuzer 3. Klasse, 8 Scouts, 23 Torpedobootszerstörer, 11 Unterseeboote, 1 Flußkanonenboot, 1 Admiralitätsjacht.

Bis zum 31. März 1905 hofft man folgende Schiffe fertigzustellen: 3 Linienschiffe, 5 Panzerkreuzer, 1 Kreuzer 2. Klasse, 4 Kreuzer 3. Klasse, 8 Torpedobootszerstörer, 10 Unterseeboote, 1 Flußkanonenboot, 1 Admiralitätsjacht.

Die Umbauten der Linienschiffe „Centurion“ und „Barfleur“ und der „Royal Sovereign“-Klasse — Kasemattierung der 15 cm-Geschütze — ist mit Ausnahme der „Repulse“ beendet, bei der letzteren ist die Kasemattierung der 15 cm-Oberdecksgeschütze aus Stabilitätsrücksichten nicht möglich; die 15 cm-Batterien auf „Powerful“ und „Terrible“ sind verstärkt, die 12 cm-SK. auf „Furious“, „Arrogant“, „Juno“, „Doris“, „Venus“, „Dido“, „Isis“ durch 15 cm-SK. ersetzt worden. Während des Etatsjahres 1904/05 sollen die Kreuzer „Gladiator“, „Vindictive“, „Eclipse“, „Diana“, „Talbot“, „Minerva“ in gleicher Weise umgebaut werden.

Die Anordnung der Admiralität, die auf Privatwerften im Bau befindlichen Schiffe dort bis zur völligen Indienststellungsbereitschaft fertigzustellen und die Reparaturen möglichst den Bauwerften zu übertragen, hat sich durchaus bewährt.

In marinepolitischer Hinsicht beschränkt sich die Denkschrift darauf, die Aufrechterhaltung des Two Powers Standard trotz der Höhe der hierfür zu leistenden Ausgaben als eine unumgängliche Notwendigkeit hinzustellen. Um sie der Nation annehmbar erscheinen zu lassen, benutzte der Erste Lord die Gelegenheit einer Rede in Woodbridge, in der er sagte: „It is because the Navy stands between you and invasion that conscription is not necessary for you“. Von der Aufstellung eines langjährigen Bauprogramms sei Abstand genommen worden, um nicht anderen Nationen einen Vorwand zur Vermehrung ihrer Flotten zu geben.

III. Die Etatseinführungsrede des Parlamentssekretärs Mr. Prettyman im Unterhause.

Mr. Prettyman, der zum ersten Male als Parlamentssekretär den Etat im Unterhause vertrat, entledigte sich seiner Aufgabe bisher in derselben klaren, von großem Verständnis für das Wesentliche zeugenden Weise wie sein Vorgänger, der jetzige Kriegsminister, Mr. Arnold Forster. Soweit er hierbei die Denkschrift des Ersten Lords der Admiralität sachlich ergänzte oder näher erläuterte, können seine Ausführungen übergangen werden, da sie zum Teil bei der allgemeinen Besprechung des Etats und zum Teil bei der Besprechung der Denkschrift mit berücksichtigt worden sind.

Die in der Denkschrift etwas stiefmütterlich behandelte marinepolitische Seite mußte aber von ihm eingehender erörtert werden, um die Notwendigkeit der hohen Ausgaben zu begründen, und soll auch hier nur berührt werden. Mr. Prettyman gab zunächst eine Definition des Two Power Standard und erklärte dann den Charakter der englischen Marinepolitik. Der ersteren Definition legte er einen Ausspruch des Ersten Lords der Admiralität zugrunde: The standard applies only to battleships, and in matter of cruisers there can be no question of equality“.

An einem Vergleich mit den Hauptseemächten Europas, Frankreich, Rußland, Deutschland, weist er nach, daß England hinsichtlich der fertigen und im Bau befindlichen Linienschiffe sich gerade auf der unteren Grenze des Two Power Standard befinde, indem es 63 Schiffe den 64 des Zweibundes, und den 61 einer Koalition zwischen Frankreich und Deutschland entgegenzustellen habe. Die Beweisführung, daß die Stärke der Kreuzerflotte nach völlig anderen Gesichtspunkten zu bemessen sei, gründete er auf den Ausspruch Lord Roseberys: „The world is our granary." Täglich würden 93 000 Tonnen Lebensmittel und Rohmaterialien eingeführt, der Jahreswert an diesen Gegenständen habe 1902 379 Millionen Pfd. Sterl. erreicht, d. i. mehr als ein Viertel des gesamten englischen Seehandels von 1200 Millionen Pfd. Sterl. Wert. Die englische Handelsflotte habe einen Tonnengehalt von 16 Millionen Tonnen = dem Tonnengehalt aller anderen Handelsmarinen, wenn man von den 1½ Millionen Tonnen auf den großen Seen Amerikas absehe.

Aus der hieraus hervorgehenden Abhängigkeit Englands vom Seeverkehr leitet Mr. Prettyman weiter den defensiven Charakter der englischen Marinepolitik ab. Nicht Englands Verhalten, sondern das Verhalten der übrigen Nationen, die weniger abhängig seien, zwinge zur stetigen Vermehrung der Ausgaben. Aus demselben Grunde könne auch England nicht den anderen Nationen zuerst mit dem Vorschlage kommen, über eine Verminderung der Marineausgaben Vereinbarungen zu treffen. Die englische Strategie müsse dagegen trotz des defensiven Charakters der Marinepolitik eine offensive sein. Der Wert der Offensive in der Seekriegführung trete in dem jetzigen russisch-japanischen Kriege deutlich in die Erscheinung. Diese Offensive von Anfang an sei aber nur möglich 1. bei zahlreichen Friedensindiensthaltungen und 2. bei einem hohen aktiven Personalbestande. Vertrautsein der Besatzungen mit den modernen komplizierten Schiffsmaschinen und Einrichtungen sei die Vorbedingung für gute Leistungen, wie die letzten Manöver zur Genüge bewiesen hätten.

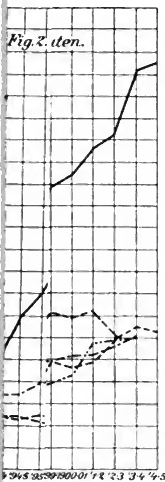
Zwei Punkte fallen bei diesen Erklärungen des Parlamentssekretärs auf: 1. das Auslassen der Vereinigten Staaten von Nordamerika bei dem Vergleich der Stärke der englischen Linienschiffsflotte mit derjenigen zweier anderer großen Seemächte; 2. die Verneinung wirklich vitaler Lebensinteressen im Seeverkehr bei anderen Staaten. Der erste Punkt ist ein Beweis, daß Englands Politik jetzt noch ebenso wie im letzten Jahrhundert einen der Politik des Kontinents von Europa entgegengesetzten Weg verfolgt und nach der Seite Amerikas hinneigt, trotzdem Amerika in nicht zu ferner Zukunft als ein Land mit den größten Hilfsquellen in dem Bestreben, der direkte Lieferant des europäischen Kontinents zu werden, Englands größter Konkurrent werden wird, d. h. ein Konkurrent, der England zu seinem politischen und wirtschaftlichen Außenposten für den Kontinent Europas herabdrücken wird. Diese Politik macht es auch unmöglich, daß die englische Regierung den ersten Schritt zu der von der Opposition gewünschten Vereinbarung über die Verminderung der Marineausgaben bei den europäischen Staaten tut. Dieser Schritt würde einen Bruch mit der bisherigen Politik bedeuten und Englands engeren Anschluß an den europäischen Kontinent herbeiführen. Der europäische Kontinent kann Englands Marinepolitik deshalb als eine defensive nicht anerkennen, so sehr er auch das Bedürfnis Englands, die Zufuhrstraßen gegen jede Koalition zweier Mächte mit Erfolg verteidigen zu können, als berechtigt ansieht.

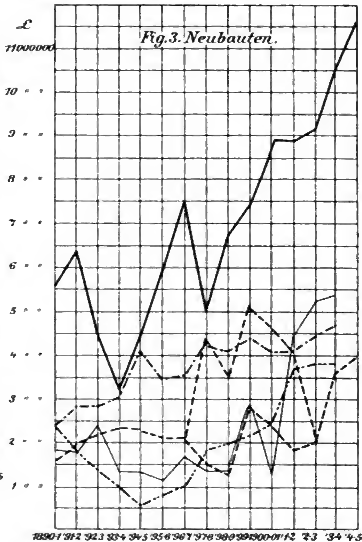
Der zweite Punkt ist nur erklärlich, wenn man sich erinnert, daß das Wort „invasion“ in England gleichbedeutend ist mit Vernichtung jeder politischen Existenz, und daß jeder andere Verlust den Engländern hiergegen geringfügig erscheint, im Grunde ein Beweis der großen Lebenskraft des englischen Volkes.

IV. Die Aufnahme des Etatsvoranschlages im Unterhause und in der Presse.

Die allgemeine Einsicht von der ausschlaggebenden Bedeutung der Flotte für die Verteidigung des englischen Weltreichs und das große Vertrauen, das die Admiralität sich in den letzten Jahren im Volke zu erwerben verstanden hat, hatten dem Etat trotz seiner Höhe eine wohlwollende Aufnahme selbst in den Reihen der Opposition von vornherein gesichert. Der Führer der Opposition, Mr. Campbell-Bannermann, sagte: „The navy is popular and all wish to see it maintained in an adequate strength.“ Der Etat wurde, soweit er bis jetzt zur Verhandlung kam, Personal Pos. 1 und 10, sachlich und ohne kleinliche Nörgelei geprüft. Die Diskussion bewegte sich mehr auf dem allgemeinen politischen Gebiet und trug einen ernsten Charakter. Für die Allgemeinheit bekam sie auf diese Weise mehr Interesse als die Verhandlungen der letzten Jahre, die sich sehr oft in der Behandlung von Detailfragen verloren. Die Opposition nötigte durch Mr. Campbell-Bannermann, den Premierminister, selbst das Wort zu nehmen und die Auffassung der Regierung von dem Two Powers Standard darzulegen, die bereits eingangs bei der allgemeinen Besprechung des Etats erwähnt wurde. Auch der Premierminister stellte sich auf den Standpunkt, daß die hohen Ausgaben nur eine Folge der Flottenverstärkungen der anderen Staaten seien, und daß jede Maßnahme Englands zur Verstärkung seiner Flotte nur einen defensiven Charakter trage. „Our policy has been to see what other nations do in the way of laying down ships, and immediately to make the necessary reply . . .; and the ships that we require — their number and their character — depend upon the ships which other nations lay down. — The navies of most other nations though they may have a defensive aspect, are essentially attacking and aggressive navies.“ . . Er vermied, auf die von Sir Edward Grey gemachte Andeutung einzugehen, daß England wegen der Bewilligung der sofortigen Ausgabe von 21 Mill. Pfd. Sterl. für Schiffsbauten in der Naval Defence Act von anderer Seite nicht mit Unrecht der Vorwurf gemacht werden kann, den ersten Schritt zu dem jetzigen Wettstreit getan zu haben; Mr. Goshen habe damals geglaubt, daß die gleichzeitige Bewilligung einer so großen Summe die anderen Nationen entmutigen würde. Ebensowenig berührte der Premierminister den von Mr. Herbert Roberts in diesem Jahre zum zweiten Male gestellten Antrag: „That in view of the heavy burdens placed upon the people of the country by this increasing expenditure, and in the interests of international peace, this House is of opinion that this Majestys Government should enter into communication with the great naval powers in order to ascertain whether they will be prepared to diminish their programme of shipbuilding, and to adjust upon some permanent basis their relative naval strength.“ In dieser Frage überließ er es dem Kriegsminister, Mr. Arnold Forster, seinem Nachfolger zur Hilfe zu kommen. Mr. Arnold

Zu: „Der englische Marineetat 1904/05".





Forster suchte seine Zuhörer zu überzeugen, daß jede andere europäische Nation ihre Flotte aufgeben könnte, ohne sich der Gefahr eines Angriffs seitens Englands auszusetzen, da England nicht in einen kontinentalen Staat mit den Riesenheeren einzufallen vermöge, während es selbst ohne starke Flotte deren Einfall preisgegeben sei. Eine Reise auf dem Kontinent würde jeden mit den ungeheuren militärischen Rüstungen der Kontinentalstaaten bekannt machen und ihn überzeugen, daß die hohen Ausgaben für die englische Flotte nur Selbsterhaltungszwecken dienen. Der Krieg 1870/71 habe gezeigt, wohin eine zu große Sparsamkeit führen könne. Frankreich habe nachher für den Preis seiner politischen Selbständigkeit 5 Milliarden zahlen müssen und noch mehr, um sich von der Niederlage zu erholen. England habe seit Korsika keinen Teil europäischen Territoriums annektiert und seit der Zeit zur Veränderung der Karte von Europa nur durch Freigabe okkupierten Gebiets beigetragen. Das Bestreben, Englands außereuropäische Politik gänzlich zu übergehen, fällt bei dieser Beweisführung auf.

Hiermit ist das allgemein Interessante aus den ersten Verhandlungen im Unterhause erschöpft, es bleibt nur noch zu erwähnen, daß auch der frühere Schatzkanzler, Sir Hicks Beach, die starke Zunahme der Ausgaben für nicht genügend begründet hielt. Die Art und Weise, wie der Etat im Hause aufgenommen wurde, charakterisiert am besten ein Ausspruch von Sir Edward Grey: „The two remarkable features of the debate had been the tremendous size of the Estimates and the quiet, matter of fact way in which they had been received.“ Die Personalerhöhung, die Pos. 1 und 10 des Etats, die bisher zur Beratung standen, wurden ohne längere Debatten nach dem Regierungsantrage bewilligt, so daß Abstriche bei den anderen Positionen auch nicht zu erwarten sind und der Etat im Unterhause schon jetzt als angenommen gelten kann.

Das Verhalten des Parlaments spiegelt sich naturgemäß auch in der Presse wieder, eine übelwollende Kritik hat es nirgends, auch nicht in den schärfsten oppositionellen Blättern, gefunden. Abgesehen von dem Vertrauen, das die Admiralität in weiten Volkskreisen genießt, tragen auch die augenblicklichen weltpolitischen Zustände, der Krieg zwischen Rußland und Japan, und vielleicht nicht in letzter Linie die bisherigen Erfolge der japanischen Flotte, dazu bei, der Regierung auf dem Gebiete des Verteidigungswesens keine Schwierigkeiten zu bereiten. Das englische Volk und auch die englische Presse zeigen auch hier wieder ihre natürliche Fähigkeit zu politisch richtigem Denken und Handeln.

Zum Schluß sollen noch kurz die diesjährigen Forderungen für das Heer erwähnt werden, um so das Bild von den Leistungen Englands zur Aufrechterhaltung seiner Weltmachtstellung zu einem vollständigen zu machen. Die Heeresausgaben, ohne die Ausgaben für den Somali-Feldzug und die Bauten unter den Military Works Act sind auf 28 830 000 Pfd. Sterl. = 588 134 000 Mark veranschlagt, so daß sich die Gesamtausgaben für die aktive Reichsverteidigung 1904/05 auf 1 340 669 000 Mark belaufen werden.

Eine dem „Engineering“ entnommene graphische Darstellung soll das Verhältnis der Ausgaben für die Flotte in den Hauptseestaaten während der letzten Jahre noch näher veranschaulichen. v. U.



Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1904/05
und seine Behandlung in der Kommission und im Kongreß.

Bekanntlich läuft in den Vereinigten Staaten das Etatsjahr (fiscal year) vom 1. Juli bis zum 30. Juni des betreffenden Jahres. Für das kommende Etatsjahr 1904/05, welches also mit dem 30. Juni 1905 schließt, ist nunmehr das Budget im Kongresse bewilligt. Die Verhandlungen des Repräsentantenhauses über diesen Gegenstand liegen bei Bearbeitung dieses Aufsatzes bereits vor; der Senat hat, soviel bisher bekannt geworden ist, an den Aufstellungen des Repräsentantenhauses nur ganz unwesentliche Änderungen vorgenommen.

Wie in allen Fragen der amerikanischen Politik hat die Unionsregierung auch in bezug auf die Marinepolitik und die sich hieraus ergebenden Etatsverhandlungen vor der unsrigen den großen Vorteil voraus, daß nicht eine Anzahl von Parteien und Fraktionen dabei, getrieben von Sonderinteressen, an der Regierung ihr Mütchen zu kühlen sucht, sondern daß sich auch hier nur zwei große Parteien gegenüberstehen, von welchen auf dem Boden der Frage: Imperalismus oder nicht? die eine für, die andere gegen die Flottenvergrößerung ist. Dabei ist es angesichts des großen persönlichen Einflusses, welchen einige hervorragende Politiker in der Union besitzen, natürlich nicht ausgeschlossen, daß sie diesen Einfluß zur Erweiterung ihrer Macht und zur Durchsetzung einzelner persönlicher Wünsche auch bei Erörterung großer allgemeiner Fragen, wie der Marinepolitik, zur Geltung zu bringen suchen. Im allgemeinen aber halten sie sich doch im Rahmen sachlicher Erörterung und stimmen nach dem oben angeführten Grundsatze, und es darf, im Gegensatze zu den Erfahrungen, welche wir in unserem parlamentarischen Leben machen müssen, den Amerikanern ein berechtigter Stolz sein, daß eine abfällige Kritik ihres Flottenwesens niemals zum Wort gelangt und eine Herabsetzung des Ansehens von Heer und Flotte keinen Anwalt gefunden hat. Im Gegenteil, so streng man auch an dem Grundsatze festhält: „the civil is paramount to the military", so sehr man auch das Überwiegen militärischen Einflusses und die Möglichkeit einer militärischen Diktatur fürchtet bis zu einem solchen Grade, daß der bisherige Kriegssekretär Elihu Root in einer Rede sagen konnte, das Volk der Vereinigten Staaten hasse das Hervortreten der militärischen Gewalt, so haben sich im ganzen und großen die Debatten immer nur um die Kardinalfrage gedreht: Ist die Flotte zur Durchführung ihrer Aufgaben stark genug oder muß sie vergrößert werden? Und hier hat auf die Behauptung des demokratischen Senators Gorman: „unsere Flotte ist stark genug, um unsere Flagge und unseren Handel überall in der Welt zu schützen", die Marinekommission des Repräsentantenhauses in ihrem Berichte an das Haus die stolze Antwort gegeben:

„Dies ist ein gemäßigtes und verständiges Programm, welches, wie wir erwarten, vom ganzen Lande gebilligt werden wird. Wenn wir die öffentliche Meinung

recht verstehen, so ist sie für die Fortsetzung einer Politik des Ausbaues unserer Flotte. Wenn wir jetzt damit aufhörten, würden wir hinter den führenden Nationen der Welt zurückbleiben. Das amerikanische Volk will keine Politik der Aufopferung seiner Flotte zugunsten innerer Reformen; dafür besteht auch keine Notwendigkeit. Allem anderen voranstehen müssen die Rücksichten der nationalen Verteidigung, die Aufrechterhaltung unserer auswärtigen Politik und der Schutz amerikanischer Bürger überall in der Welt. Das amerikanische Volk ist nicht gewillt, sich seinen Einfluß auf dieser Halbkugel schmälern, noch seine Interessen auf der anderen im Stiche zu lassen."

Denen aber, welche zwar an der Monroe-Doktrin festhalten, eine Flottenvergrößerung aber doch vermeiden möchten, wird klipp und klar geantwortet: „Monroe doctrin is just as big as the U. S. Navy and no bigger!" und auf die Frage eines Kommissionsmitgliedes, ob es nicht möglich sei, die Indiensthaltung einzuschränken, hat der Admiral Dewey die beifällig aufgenommene Erklärung abgegeben: „Wenn Sie die Monroe-Doktrin aufgeben wollen, ja, sonst nicht".

Von diesem Geiste getragen, hat das Repräsentantenhaus den neuen Etat mit 96 338 000 Dollars bewilligt, gegenüber 81 876 000 Dollars des Vorjahres. Das ist eine Etatserhöhung um rund 15 Millionen, und man glaubt, daß der Senat sich für rund 97 Millionen entscheiden wird. Gefordert waren 105 962 000 Dollars, so daß also immerhin rund 9 Millionen gestrichen sein werden. Hierfür sind in erster Linie die vermehrten Ausgaben für die Panamaangelegenheit maßgebend gewesen. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß schon bei der Etatsaufstellung mit Abstrichen gerechnet wurde, weil über den Modus der Befestigung und Verteidigung der neuen Flottenstützpunkte die Verhandlungen zwischen Heeres- und Flottenverwaltung noch nicht abgeschlossen waren.

Auf die Flottenvermehrung kommen von den bewilligten Mitteln 31 826 000 Dollars gegenüber 25 925 000 des laufenden Jahres, also ein Mehr von rund 6 Millionen. Gefordert waren zwar 36 226 000 Dollars. Der Abstrich ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß man von dem Bau der geforderten drei geschützten Kreuzer und eines Scout-Kreuzers abgesehen und dafür einen Panzerkreuzer mehr eingestellt hat. Hierin liegt, wie bereits an anderer Stelle erwähnt, ein Sieg derjenigen Partei, welche den geschützten Kreuzer für nahezu wertlos hält. Nach dem Programm sollen neu gebaut werden:

1. Ein Schlachtschiff 1. Klasse von nicht mehr als 16 000 Tonnen Probefahrtsdeplacement; das Schiff soll möglichst starken Panzer und Armierung erhalten, dazu höchstmögliche Geschwindigkeit und großen Aktionsradius und, außer Panzer und Armierung, nicht mehr als 4 400 000 Dollars kosten.

2. Zwei Panzerkreuzer 1. Klasse von nicht mehr als 14 500 Tonnen Probefahrtsdeplacement zu nicht mehr als je 4 400 000 Dollars, ausschl. Panzer und Armierung; die übrigen Bedingungen sind dieselben wie zu 1.

3. Drei Scout-Kreuzer von nicht mehr als 3750 Tonnen Probefahrtsdeplacement zu nicht mehr als je 1 800 000 Dollars, ausschl. Armierung. Die Schiffe sollen möglichst starke Armierung, höchstmögliche Geschwindigkeit, gute Kreuzereigenschaften und großen Aktionsradius erhalten.

4. Zwei Kohlendampfer zu je 1 250 000 Dollars. Die Schiffe müssen bei der Probefahrt wenigstens 16 Knoten laufen, sollen je 5000 Tonnen Kohlenladung fassen und imstande sein, die Schlachtflotte zu begleiten.

Die Gesamtkosten werden berechnet für das Linienschiff mit 7 775 000 Dollars, für die beiden Panzerkreuzer mit je 6 505 000, für die 3 Scouts mit je 2 200 000 Dollars. Die Schiffe sollen nach Ermessen des Marinesekretärs auf Staats- oder Privatwerften gebaut werden, auf letzteren, soweit sie für die gute und rechtzeitige Fertigstellung die erforderliche Sicherheit gewähren.

Der Antrag, den Marinesekretär zu ermächtigen, für die Errichtung einer eigenen Panzerplattenfabrik 4 Millionen Dollars auszugeben, falls die rechtzeitige Lieferung des erforderlichen Panzermaterials bester Qualität zu angemessenen Preisen durch Private nicht sichergestellt werden kann, wird abgelehnt.

Endlich werden die im vorigen Jahre für den Bau oder Ankauf von 2 Unterwasserbooten ausgeworfenen 500 000 Dollars erneut bewilligt. Die Boote müssen aber alle Proben zur Zufriedenheit bestanden und allen Anforderungen genügt haben, welche man an Fahrzeuge ihrer Art billigerweise stellen kann. Es scheint, als wenn diese Bedingungen bisher noch von keinem der im Versuche gewesenen Boote erfüllt worden und daher die im Vorjahre bewilligten Mittel noch nicht angegriffen worden sind.

Für den Ausbau der Marine-Akademie zu Annapolis sind abermals 3 Millionen Dollars bewilligt. Bisher waren 5 070 000 Dollars bewilligt. Die Gesamtkosten wurden auf 10 Millionen bemessen, doch glaubt man jetzt schon, daß eine Überschreitung um einige hunderttausend Dollars eintreten wird.

Wie zu erwarten, haben die Forderungen für die Marinestationen zu Guantanamo und Olongapo sowie der Ausblick auf die Ausgaben, welche den Vereinigten Staaten durch den Panamakanal erwachsen werden, zu größeren Erörterungen Anlaß gegeben. Während von einzelnen Gegnern der gegenwärtigen Politik erklärt wurde, sie könne nur die Annexion von San Domingo und anderer mittel- und südamerikanischer Staaten sowie die Einmischung in europäische und ostasiatische Fragen im Auge haben, ist doch die Ansicht zum Siege gelangt, daß man die bisherigen Erwerbungen unter allen Umständen festhalten und den Anforderungen gewachsen sein müsse, welche die bestehenden Verhältnisse an die Union stellen. So hat man denn dem Berichterstatter der Kommission im Repräsentantenhause Foß recht gegeben, als er sagte: „Es (Guantanamo) könnte für die Behauptung der Interessen unseres Landes auf dieser Hemisphäre gar nicht günstiger gelegen sein, erstens zum Schutze unserer Interessen in Westindien, zweitens für die Verteidigung des Panamakanals, drittens für die Aufrechterhaltung der Monroe-Doktrin." Über Olongapo aber sagte Mr. Foß: „Angesichts unserer großen Interessen im Osten, 7000 Meilen von der Heimat, und der großen Flotte, welche dort jederzeit zum Schutze unserer Interessen unterhalten werden muß, würde es eine verbrecherische Versäumnis des Kongresses sein, dort nicht für eine Marinestation zu sorgen, auf welcher unsere Schiffe gedockt und ausgebessert werden können. Die rapide zunehmenden Verwicklungen der ganzen Lage im Osten fordern gebieterisch, daß unsere Flotte so schlagfertig sei, wie nur möglich." Dementsprechend

sind die ersten Forderungen für diese Stationen mit 385 000 bezw. 862 000 Dollars bewilligt worden.

Die für die Errichtung einer neuen Schulstation am Michigan-See geforderte 1. Rate von 250 000 Dollars wurde gleichfalls bewilligt, ebenso für die Erweiterung der Schulstationen in Kalifornien und auf Rhode Island 1900 bezw. 14 000 Dollars. Hiermit hat das Bestreben der Verwaltung, die Bevölkerung der Union durch Heranziehung von „landsmen" zum Dienste auf der Flotte in erhöhtem Maße für diese zu interessieren, eine wirksame Unterstützung gefunden.

Auch der Ausbau der Werften kann durch den neuen Etat lebhafter gefördert werden: es sind bewilligt für Portsmouth 147 000, Boston 256 800, New York 371 500, League Island 512 970, Washington 575 900, Norfolk 959 000, Mare Isl. 260 000, Puget Sound 292 000, New Orleans 271 500, Cavite 725 000 Dollars, außer kleineren Beiträgen für die übrigen Werften, im ganzen 6 565 000 Dollars für Werfterweiterungen.

Verhältnismäßig am größten ist die Erhöhung des Etats des bureau of ordnance, nämlich 560 700 Dollars. Hierunter figuriert die Vergrößerung der Geschützfabrik zu Washington mit 100 000 Doll.; ferner sind ausgeworfen für die Armierung von Hilfskreuzern und für Reservegeschütze für die Flotte je 125 000 Dollars. Die letztgenannten beiden Bewilligungen waren in früheren Etatsforderungen abgelehnt worden.

Die Mannschaftsstärke ist durch den Etat auf 31 500 Köpfe bemessen, das entspricht einer Vermehrung nm 3000 Mann, welche man sogleich nach der Bewilligung einstellen zu können hofft.

Ein anschauliches Bild der Entwicklung der amerikanischen Marine gewähren folgende Daten: Im Jahre 1883 betrug die Mannschaftsstärke einschl. Unteroffiziere 8250 Köpfe. Der Löhnungsetat belief sich 1883 auf 6 940 780 Dollars, im letzten Jahre dagegen auf 19 824 000. Seit 1884 sind für die Flotte 760 896 500 Dollars bewilligt worden. Die Flotte verfügt jetzt über 254 Schiffe und Fahrzeuge, von welchen allerdings 23 unbrauchbar sind; dafür befinden sich aber 43 im Bau. Der Tonnengehalt der vorhandenen Schiffe beläuft sich auf 531 886, der der im Bau begriffenen auf 349 431, zusammen also 881 317 Tonnen mit 1 248 386 Pferdestärken, und das Mannschaftserfordernis hierfür beträgt 45 881 Mann.

Die folgende Zusammenstellung zeigt die wichtigsten Etatspositionen im Vergleiche zu denen des letzten Jahres:

		Etatsjahr 1904/05	Gegen 1903/04 mehr	Gegen 1903/04 weniger
		Dollars	Dollars	Dollars
1.	Gehälter und Löhnungen	19 989 093	1 620 000	.
2.	Flottenvermehrung	31 826 000	5 901 000	.
3.	Bureau of Navigation	1 650 153	273 400	.
4.	„ „ Ordnance	3 995 606	560 760	.
5.	„ „ Equipment	6 505 828	1 079 426	.
6.	„ „ yards and docks	7 479 361	1 244 303	.
7.	„ „ Medicine and Surgery	395 000	110 000	.

	Etatsjahr 1904/05 Dollars	Gegen 1903/04 mehr Dollars	Gegen 1903/04 weniger Dollars
8. Bureau of Supplies and Accounts .	5 203 932	849 954	.
9. „ „ Construction and Repairs	8 595 824	228 000	.
10. „ „ Steam Engineering . .	3 573 900	.	335 000
11. Naval Academy	3 311 706	.	.
12. Marine-Corps	3 810 773	.	.

In diesen Zahlen sind die Erweiterungsbauten für die Ressorts (public works) mit enthalten.

Rosendahl.



Rundschau in fremden Marinen.

England. Während der Kampf um Freihandel oder Schutzzoll in England immer schärfere Formen annimmt und dem jetzigen Kabinett viele Schwierigkeiten bereitet, herrscht eine große Einmütigkeit zwischen der Regierung und der Volksvertretung über den Weg, den die englische Marinepolitik zu gehen hat. Die bisherigen Marineetatsverhandlungen verliefen trotz der Höhe der geforderten Ausgaben ohne Schärfe, selbst die Redner der Opposition stimmten im Grunde den Maßnahmen der Regierung bei, während sie anscheinend Kritik übten. Die englischen Verhandlungen boten ein erfreuliches Bild im Vergleich zu den Verhandlungen über das Marinebudget in manchen anderen Staaten. Allerdings kam die augenblickliche weltpolitische Lage der Regierung sehr zu Hilfe. Wenn diese auch bestrebt sein wird, in dem Kampfe zwischen Rußland und Japan vollkommene Neutralität zu bewahren, so wird sie doch bei einer eventuellen Niederlage des japanischen Verbündeten nicht vermeiden können, aus dieser Reserve herauszutreten. Ebenso ist es zweifelhaft, ob die von einem siegreichen Japan gestellten Forderungen ohne Zensur von der englischen Regierung akzeptiert werden können. Es zeugt von einem großen politischen Verständnis der englischen Volksvertretung, daß sie in dieser schwierigen Lage die Regierung in allen Verteidigungsfragen, insbesondere in dem Bestreben, die Flotte auf einer nahezu unangreifbaren Höhe zu erhalten, kräftig unterstützt. Bezeichnend ist das kräftigere Hervortreten des Ersten Lords der Admiralität auch in allgemein politischen Fragen als ein Beweis, daß augenblicklich die Marinepolitik mit der allgemeinen Politik eng verknüpft ist. In Woodbridge erhob der Erste Lord seine warnende Stimme, in der Presse der wohlwollenden Gesinnung gegen Japan nicht auf Kosten Rußlands Ausdruck zu geben.

Seit Anfang März haben die größeren Übungen der Hauptflottenverbände wieder begonnen. Die Mittelmeerflotte ist nahezu vollständig zu Schießübungen auf große Entfernungen, zu denen auch der Kommandant der „Excellent", Captain Percy Scott, gereist ist, nach Cephalonia und Platea gegangen. Das Kanalgeschwader macht eine Angriffsübung auf Gibraltar, die Home-Flotte war zum großen Teil an den ersten größeren taktischen Versuchen mit den Unterseebooten vor Portsmouth beteiligt. Bei diesen letzteren Übungen hatte die Marine einen schweren Verlust durch den Untergang des Unterseebootes A 1 mit der gesamten Besatzung am 18. März bei Nab-Feuerschiff infolge Kollision mit einem Dampfer zu beklagen.

Der zweite Teil der Vorschläge des War Office Reconstitution Committee unter Lord Esther ist Ende Februar veröffentlicht worden, nachdem sie die Billigung des Königs gefunden hatten. Sie legen besonderen Wert auf eine Dezentralisation der Geschäfte, um Vorkommnisse, wie im Anfang des südafrikanischen Krieges, in Zukunft zu vermeiden, und nehmen sich in vieler Hinsicht die deutsche Heeresorganisation zum Muster, ohne sie direkt nachzuahmen.

— Personal. Im Jahre 1902 wurden 304 Kriegsgerichte abgehalten über 321 Personen. Die größte Anzahl der Strafen wurde wegen Vergehens gegen Vorgesetzte, die nächst größere wegen Diebstahls und Unterschlagung verhängt.

Der allgemeine Gesundheitszustand der eingeschifften Mannschaften (99 600) war 1902 ein nicht ganz so guter als im Jahre 1901. Die tägliche Krankenliste belief sich auf 35,37 vom Tausend, ebenso war die Zahl der Todesfälle etwas höher als 1901. Invalidisiert wurden dagegen 1,62 vom Tausend weniger als 1901.

							1902	1901
							Prozent	
59 270	Mann waren zwischen	15	bis	25	Jahre alt	=	59,5	61
30 700	„ „ „	25	„	35	„ „	=	30	30
8 150	„ „ „	35	„	45	„ „	=	9,6	8
1 450	„ „ über			45	„ „	=	9,6	8

Der Kreuzer 2. Klasse „Inconstant“ soll Tender für das Schiffsjungenschulschiff „Impregnable“ zur Ausbildung im Artilleriedienst werden.

Das alte Linienschiff „Herkules“ in Devonport wurde Schulschiff für die Signalausbildung. Der Andrang zur Signallaufbahn ist nach den in dem letzten Jahre eingeführten Besoldungsverbesserungen wieder gewachsen.

— Geschwader. Auf der Rückkehr der Home-Flotte von Vigo nach Portland Ende Februar fanden Manöver mit den Torpedobootsflottillen von Devonport und Portsmouth statt. Bemerkenswert war hierbei, daß Admiral Wilson sich gegen die nächtlichen Angriffe durch Blockierung der Boote nur durch Torpedobootszerstörer ohne Kreuzerunterstützung sicherte.

Seit Anfang März war ein Teil der Home-Flotte mit zwei Torpedobootszerstörerflottillen an dem Manöver gegen Portsmouth zur Erprobung der taktischen Leistungsfähigkeit der Unterseeboote beteiligt. Bei dem ersten Angriff auf Portsmouth kamen vier Unterseeboote unbemerkt an die Linienschiffe heran, indem sie in Lee von Torpedobootszerstörern fuhren, die die Aufmerksamkeit der Schiffe auf sich lenkten. Bei einem Angriff am 18. März wurde das Unterseeboot A 1 von dem Dampfer „Berwick Castle“ in untergetauchtem Zustande überfahren und sank infolge des Lecks bei Nab-Feuerschiff, die ganze Besatzung ertrank. Das Boot selbst soll gehoben werden können.

Die Linienschiffe „Anson“ und „Benbow“ sowie die Kreuzer „Edgar“ und „Hawke“ befinden sich zur Außerdienststellung auf den Werften. Für „Edgar“ stellt der neue Panzerkreuzer „Essex“ in Dienst. Die Besatzung der „Benbow“ geht Anfang April auf „Russell“, die Besatzung von „Hawke“ auf „Exmouth“ über, während die Besatzung von „Jason“ zu einem etwas späteren Termin wahrscheinlich den Panzerkreuzer „Lancaster“ in Dienst stellen wird. „Exmouth“ wird hiernach an Stelle der „Revenge“ Flaggschiff des Admirals Wilson. Sobald die Linienschiffe „Swiftsure“ und „Triumph“ fertig sind, werden sie ebenfalls in die Home-Flotte eingestellt werden, so daß diese im Sommer aus vier Schiffen der „Royal Sovereign“-Klasse und den ebengenannten vier Schiffen bestehen wird. Der zur Home-Flotte gehörige Kreuzer „Venus“ geht für den Kreuzer 2. Klasse „Intrepid“ ins Mittelmeer.

Das Kanalgeschwader traf, Vigo und Lissabon berührend, in Gibraltar ein, um hier Seine Majestät den Kaiser zu begrüßen. Vorher fand eine dreitägige Festungskriegsübung statt, bei der an einem Tage das Gros des Geschwaders zur verteidigenden, an zwei Tagen zur angreifenden Partei gehörte. Die ganze Befestigung war alarmiert, die in Gibraltar stationierten Torpedoboote mit Mannschaften des Kanalgeschwaders besetzt. Besonders Erwähnenswertes ist aus den Nachrichten nicht zu entnehmen. Der Panzerkreuzer „Hogue“ kollidierte in der Nacht mit einem französischen Dampfer, ohne Schaden zu nehmen; der Dampfer selbst erlitt eine ziemlich bedeutende Bugbeschädigung. Auf der Reise nach Gibraltar wurde das Geschwader besonders im Fahren ohne Lichter und Schleppmanöver geübt, in den Häfen wurde dem Ausbringen von Torpedonetzen besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Beim Fahren ohne Lichter schleppten die Schiffe eine Nebelboje, bei den Schleppmanövern erzielten „Caesar“ — „Jupiter“ die beste Leistung mit 20 Minuten. Ende Juni oder Anfang Juli wird das Geschwader auf die ursprüngliche Stärke von acht Linienschiffen der „Majestic“-Klasse gebracht werden. Der Kreuzer 3. Klasse „Pactolus“ stellte ohne Ersatz am 11. März außer Dienst.

Die heimische Kreuzerdivision trat am 20. März von Bermuda die Rückreise nach England an. Der Panzerkreuzer „Monmouth“ mußte am 13. März aus dem Geschwaderverbande zur Vornahme von Maschinenreparaturen in der Heimat ausscheiden. Über die Art der Manöver mit dem nordatlantischen Geschwader ist nichts in die Öffentlichkeit gedrungen.

Das Gros der Mittelmeerflotte unter Admiral Domvile verließ Malta am 12. März zu einer Kreuztour und zur Erledigung besonderer Schießübungen und ging nach Argostoli. Im Laufe des Winters wurden unter Leitung des Zweiten Admirals, Kontreadmirals Custance, Schießversuche zur Feststellung der Tageseinflüsse und der Leistungen der Kartuschen bei verschiedenen Temperaturen gemacht. Wahrscheinlich handelte es sich darum, besondere Regeln für ein Fernschießen aufzustellen, das jetzt im größeren Verbande erprobt werden soll.

Durch die Rückkehr des Linienschiffes „Renown“ wurde die Zahl der Linienschiffe auf 12 reduziert, d. i. die jetzige normale Stärke. Das Linienschiff „Russell“ ist nach England zurückgekommen, um das neue Linienschiff „Queen“ in Dienst zu stellen. Der „Exmouth“ wird zum Austausch gegen den „Prince of Wales“ in der nächsten Zeit erwartet. Der Kreuzer 2. Klasse „Astraea“ ging am 6. März zur Ablösung der „Diana“ ins Mittelmeer.

Das ostasiatische Geschwader ist zum größten Teil noch in Hongkong konzentriert. Die Schiffe haben neben den besten Schießleistungen jetzt auch die besten Leistungen im Kohlennehmen erreicht. An der Spitze steht der Panzerkreuzer „Leviathan“, der 2200 Tonnen mit einer stündlichen Durchschnittsleistung von 314 Tonnen übernahm, die Maximalleistung betrug 450 Tonnen in einer Stunde.

Der Kreuzer 1. Klasse „Andromeda“ hat die Ausreise zur Ablösung der „Blenheim“ angetreten; der Panzerkreuzer „King Alfred“ befindet sich mit der abgelösten Besatzung der „Glory“ auf der Rückreise, der Panzerkreuzer „Euryalus“ hat seine Ausreise nach Australien fortgesetzt.

Auf der australischen Station sind die Vorbereitungen getroffen, um die Vereinbarung mit der Commonwealth vom Juli 1902 in Kraft zu setzen. Die von den einzelnen Gouvernementsbezirken zu stellenden Kontingente zur Besetzung der drei Schulschiffe für die Naval Reserve wurden festgesetzt und bestimmt, wieviel Mannschaften jeder Distrikt jährlich zur Ausbildung als Naval Reserve zu schicken hat.

Zur Verstärkung der südatlantischen Division stellte der Kreuzer 1. Klasse „St. George“ als Flaggschiff für den Kreuzer 2. Klasse „Cambrian“ und der Kreuzer 2. Klasse „Brilliant“ für den Kreuzer 3. Klasse „Blanche“ in Dienst.

Der Kreuzer 1. Klasse „Crescent“ ging am 19. März mit dem neuen Chef des ostafrikanischen Geschwaders, Kontreadmiral Durnford, nach Kapstadt in See.

— Schiffsbauten. Die Reparatur des Kreuzers 1. Klasse „Theseus“ ist beendet, das Linienschiff „Barfleur“ soll Anfang April indienststellungsbereit sein. Der Panzerkreuzer „Galatea“ wird bei Harland und Wolff in Belfast repariert.

— Stapellauf. Der Panzerkreuzer „Argyll“ der „Devonshire“-Klasse lief am 3. März auf der Werft von Messrs. Scott & Co. in Greenock, der Kreuzer 3. Klasse „Sapphire“ am 17. März auf der Palmerschen Werft in Yarrow von Stapel.

— Kessel. Der weitrohrige Yarrow-Kessel soll auf Dauerfahrten den bisherigen Wasserrohrkesseln sich so überlegen gezeigt haben, daß seine allgemeine Einführung nach einigen unkontrollierbaren Nachrichten in Aussicht steht. Die Versuche mit dem Dürr-Kessel der „Medusa“ werden aber fortgesetzt. Die neuen Linienschiffe erhalten noch Babcock & Wilcox-Kessel.

— Artillerie. Die Admiralität hat neue Bestimmungen über das Preisschießen und für die Verteilung sowie die Höhe der Preise erlassen. Hiernach sollen die

Schützen bis auf 2700 Yards nach eigener Beobachtung mit Hilfe von Fernrohrvisieren mit sechsfacher Vergrößerung in Fahrt nach einer 30 Fuß langen und 20 Fuß hohen Leinwandscheibe schießen. Die Preise bestehen in:

3 Pfd. Sterl. und einer silbernen Medaille für die besten Schießleistungen mit schweren Geschützen,
2 = = = = = = = = = = = = mittleren =
1 = = = = = = = = = = = = leichten =

In Anbetracht der Wichtigkeit, gute Geschützführer zu haben, wurden die Preise allgemein für zu niedrig gehalten, zumal der Preis für bestes Gewehrschießen im Bisley-Schießen 250 Pfd. Sterl. beträgt. Es wird außerdem vorgeschlagen, ein Preisschießen zwischen den einzelnen Schiffen einzuführen. In der kürzlich veröffentlichten Schießliste über das Preisschießen 1903 hat die Admiralität die Schießleistungen nach Punkten angegeben, mit der Absicht, dem Volke einen Vergleich zwischen den Leistungen der einzelnen Schiffe zu gestatten, ohne Fremden einen Einblick in die wirklichen Leistungen nach Trefferprozenten und nach Feuergeschwindigkeiten zu gewähren. Auf diese Weise ist es nicht möglich, aus der Liste einen Schluß zu ziehen, ob die Leistungen gegen das Vorjahr gestiegen oder gefallen sind. Nach den Einleitungsbemerkungen und den Versicherungen des Parlamentssekretärs im Unterhause sind die Leistungen gestiegen. Die höchste Zahl von Punkten im Schießen mit schweren Geschützen hatte die „Majestic“ mit 98. Als Geschwader (Linienschiffe) steht das ostasiatische Geschwader an der Spitze mit 74 Punkten, danach kommt das Kanalgeschwader mit 59, dann das Mittelmeergeschwader mit 50 und schließlich das Home-Geschwader mit 30 Punkten.

Die Übungsmunition für die Schulschiffe wurde erhöht.

Die Fachpresse befürwortet den Ersatz der 4,7 cm-Geschütze durch 7,6 cm-Geschütze. In der Hilfskreuzerarmierung sind die 12,5 cm-Geschütze durch 12 cm-SK. ersetzt. Die neuen Panzerkreuzer des „Duke of Edinburgh“-Typs erhalten 15 cm-SK. verbesserter Konstruktion von 50 Kaliber Länge.

Bei vielen 15 cm-SK. in Oberdeckskasematten sollen die Geschützunterbauten sehr schwanken, so daß die Geschütze beim Schießen stark springen.

— Torpedowesen. Die neuen 25½ Seemeilen-Torpedobootszerstörer von 500 Tonnen haben 130 Tonnen Kohlen, die bei forcierter Fahrt für 450 Seemeilen, bei 13 Seemeilen Fahrt für 3000 Seemeilen ausreichen.

— Unterseeboote. Am 3. März wurden bei Vickers & Co. zwei Unterseeboote zu Wasser gebracht, sechs Boote werden im Laufe des April nachfolgen. Obgleich sie von demselben Typ wie das am 18. März bei Nab-Feuerschiff von dem Dampfer „Berwick Castle“ übergelaufene A 1 sind, sollen sie bessere Taucheigenschaften besitzen. A 1 wurde im untergetauchten Zustande überfahren und in der Nähe des Kommandoturms leck gerannt; die gesamte Besatzung ertrank.

Das letzte der Bootsserie vom Programm 1903 wird das erste einer neuen größeren Klasse, nach einigen Nachrichten von 300 bis 400 Tonnen, ähnlich den französischen Booten, sein.

— Werften. Der Sitz des commander in chief at the Nore soll von Sheerneß nach Chatham verlegt werden.

Um die Leistungen der Werften zu erhöhen, wurde im Laufe des März ein Prämienlohnsystem eingeführt. Stellt ein Arbeiter eine Arbeit schneller als in der normalen Zeit fertig, so erhält er für jede „Prämienstunde“ $^1/_{48}$ des Wochenlohns als Prämie. Die Prämienstunde wird berechnet aus dem Verhältnis der an der Arbeit gesparten Zeit zur gebrauchten Zeit. Wird eine Arbeit, die normal 48 Stunden erfordert, in 36 Stunden fertiggestellt, so beträgt die Prämienzeit 9 Stunden, d. i. $^{12}/_{48}$ oder $^1/_4$ von 36 Stunden. Hierdurch erzielt nicht nur der Arbeiter, sondern auch die Werft einen Vorteil aus der intensiveren Arbeit. Das neue schwimmende Kohlendepot von

12 000 Tonnen in Portsmouth soll imstande sein, 500 bis 600 Tonnen pro Stunde mit eigenen Mitteln abzugeben.

Der Ausbau von Rosyth schreitet langsam vorwärts.

— Funkentelegraphie. Im Mittelmeergeschwader soll captain Jacson eine sichere Abstimmung bis auf 35 Seemeilen Entfernung erreicht haben.

— Handelsschiffahrt. Nach den neuesten Veröffentlichungen des Lloyds Register wurden 62 Prozent der heutigen Gesamttonnage der englischen Handelsschiffsflotte von 15 773 981 Tonnen in den letzten 10 Jahren erneuert. Von den 1903 verkauften 300 000 Tonnen waren 71 Prozent vor 1890 gebaut, ein Zeichen für die Verjüngung der englischen Handelsflotte.

Nach der Rede des Ersten Lords der Admiralität in Woodbridge waren an dem Schiffahrtsverkehr in England beteiligt:

Jahr	englische Schiffe	Zunahme	fremde Schiffe	Zunahme
1880 . .	von 41 Millionen Tonnen	22 Prozent.	18 Millionen Tonnen	100 Prozent.
1902 . .	" 64 " "		36 " "	

— Schiffahrtssubventionen. An Schiffahrtssubventionen werden jährlich 712 376 Pfd. Sterl. = 14 532 470 Mark gezahlt. Hiervon erhalten:

die Cunard-Linie	rund 229 881 Pfd. Sterl.	= 4 689 572	Mark,
die White-Star Line	" 185 970 " "	= 3 793 768	"
die Peninsula and Oriental Line	" 161 375 " "	= 3 292 050	"
die Canadian Pacific Line . . .	" 89 094 " "	= 1 817 518	"



Frankreich. Auch in der französischen Marine zieht der russisch-japanische Krieg seine Kreise. Zunächst fördert er die lange beschlossene Verstärkung der französischen Stellung in Indochina. Kohlen-, Ausrüstungs-, Munitions- und Besatzungsverstärkungen werden in schneller Folge nach Saigon hinausgesandt. Für die bewegliche Verteidigung soll der Torpedobootsträger „Foudre“ zunächst zwei Unterwasserboote und vier Torpedovedetten hinausbringen, weitere Unterseeboote sollen nachfolgen. Das Geschwader des äußersten Ostens ist durch den neuen Panzerkreuzer „Sully“, dessen Abreise überstürzt wurde, verstärkt. Der Kreuzer „d'Assas“ ist mit vier Torpedobootsjägern bereits in Port Said angelangt. Bei der Ausrüstung dieser Nachschübe trat ein bedenklicher Personenmangel zutage, so daß zur Auffüllung der Besatzungen nicht nur auf die Schiffe der Reserve, sondern auch auf die heimischen Geschwader zurückgegriffen werden mußte. „d'Assas“ erlitt auf der Reise von Toulon nach Algier eine Kesselhavarie, bei der sechs Heizer verletzt wurden; ein Bedienungsfehler war die Ursache. Ein höherer Marineingenieur aus dem Ministerium besichtigt zur Zeit die Maschinen der Schiffe in Reserve. Die Ausreise des „Sully“ begleiteten einige beachtenswerte Umstände. Der Minister sah sich veranlaßt, wegen der Verzögerung der Seefertigkeit die Probefahrtskommission zu tadeln und den bisherigen Kommandanten seiner Stellung zu entheben, und ordnete an, daß das vorgesehene Abnehmen der Schrauben unterbleiben und das Schiff ohne Ersatz für das havarierte vordere Unterwassertorpedorohr in See gehen solle. Jetzt werden durch Veröffentlichung des amtlichen Schriftwechsels im „Figaro“ Tatsachen bekannt, die der Angelegenheit ein ganz verändertes Aussehen geben. Ein Bericht des Marinepräfekten von Toulon, Vizeadmiral Bienaimé, stellt fest, daß die Abnahmeprobefahrten des „Sully“ am 11. Juli 1903 in der Hauptsache beendet waren und das Schiff Anfang September seefertig hätte sein können. Am 11. Juli brachen, wie auch an dieser Stelle mitgeteilt, beim Anschießen der Geschütze die Höhenrichtvorrichtungen

der 19 cm Geschütze. Erst am 21. Dezember wurde im Marineministerium eine Entscheidung auf die unterm 12. Juli vorgelegte Meldung der Kommission getroffen. Des ferneren erfolgte auf den unterm 25. März 1903 dem Ministerium unterbreiteten Vorschlag des Einbaues zweier 15 Tonnen-Pumpen in die Heizräume, das zwei Monate in Anspruch nehmen sollte, erst am 10. Dezember die Genehmigung, trotzdem in beiden Fällen mehrfach um Beschleunigung der Entscheidung gebeten war. Demnach muß es sich entweder um sehr schwierige Fragen gehandelt haben, oder die Behandlung der Anträge muß im Ministerium in unerklärlicher Weise verschleppt sein.

Der Zorn des Ministers über diese Enthüllungen ist begreiflicherweise groß, da sie nur durch einen groben Vertrauensbruch eines Beamten möglich waren. Die sofort eingeleitete Untersuchung hat bisher noch kein Ergebnis gehabt. Vizeadmiral Bienaimé stellt für sich und die Mitglieder der Probefahrtskommission die Veröffentlichung der Akten in Abrede, dagegen ist der Verdacht der Indiskretion auf einen früheren Abgeordneten gerichtet worden, der im Marineministerium selbst Verbindungen hat.

Diese Veröffentlichung, die schlagend die Verschleppung der Geschäfte unter Leitung des Herrn Pelletan zu beweisen scheint, ist natürlich Wasser auf den Mühlen seiner alten Gegner, deren Ansturm er bei den Budgetverhandlungen widerstanden hatte. Schon der Ausbruch des Russisch-japanischen Krieges hatte diesen neu entfacht, und seine Erreger hatten es verstanden, Besorgnisse darüber wachzurufen, ob auch die Marine für etwaige Weiterungen, die der Krieg für die indochinesischen Kolonialbesitz haben könnte, gerüstet sei.

Die Budgetkommission der Kammer nahm sich der Sache an und erbat vom Marineminister Auskunft über einige schwebende, die Marineverwaltung betreffende Fragen.

Der Marineminister gab am 24. Februar dem Marineausschuß Aufschluß: Die Verzögerung von Lieferungsverträgen für Kohlen und sonstige Ausrüstungsbedürfnisse habe eine Ersparnis von 500 000 Francs ermöglicht. Die Kohlenvorräte der Marine zeigten einen Überschuß, Saigon habe nach Bekohlung des ganzen Geschwaders noch seinen normalen Vorrat und werde, da die neu vergebenen Lieferungen schon unterwegs seien, bald dreimal so viel haben als vorgesehen.

Angesichts des russisch-japanischen Krieges hält der Minister das aus neuen Schiffen bestehende Geschwader des äußersten Ostens für ausreichend, man dürfe ihm zugunsten nicht die heimischen Geschwader schwächen. Es seien bereits vier Torpedobootsjäger für das Geschwader des äußersten Ostens unterwegs, die unterseeische Verteidigung Indochinas werde demnächst verstärkt werden, wie dies schon lange vorgesehen sei.

Mit der Bestellung der sechs großen Unterwasserboote, deren eins vier kleine ersetze, glaubt der Minister den Wünschen der ganzen Marine entsprochen zu haben, die Angriffsboote verlange.

Die Verteilung der heimischen Streitkräfte, insbesondere des Nordgeschwaders und der Unterwasserboote im Kanal sei eine wohlüberlegte strategische Maßnahme, an der nicht zu rütteln sei.

Am 29. Februar brachte der Abgeordnete Firmin in der Kammer eine Interpellation ein, die die Regierung um Auskunft über die Maßnahmen der Marineverwaltung zur Sicherung der Landesverteidigung ersuchte. Der Ministerpräsident erklärte, daß die Marine allen Zufälligkeiten gewachsen sei, und verlangte, daß die Beantwortung der Interpellation erst stattfinde, wenn sie an der Reihe sei, was die Kammer mit 77 Stimmen Mehrheit annahm. Vorher hatte noch der Vorsitzende der Budgetkommission erklärt, die Kommission habe eben eine Anfrage an die Regierung beschlossen, ob die Vorlage einer Marineforderung zu erwarten sei, bei der die Kammer Gelegenheit zur Prüfung der Marineverwaltung habe. Sollte dies nicht der Fall sein, so müsse die Kammer ihr die erforderliche Vollmacht geben.

Die Folge dieser Erklärung war die Vorlage eines Nachtragskredits seitens der Regierung an die Kammer. Dieser ist zur Zeit in der Budgetkommission in Beratung

und bietet die gesuchte Gelegenheit, die Klagen gegen Herrn Pelletan und seine Erwiderungen zu hören. Bisher sind die Herren Lockroy, Etienne, Chaumet, Pelletan, de Lanessan, Decker-David zu Wort gekommen. Man wird den Abschluß dieser Untersuchung abwarten müssen, ehe man sich ein Urteil bilden kann. Aus einzelnen Preßäußerungen gewinnt es den Anschein, als richte sich der Feldzug weniger gegen den Minister selbst, als gegen seinen unverantwortlichen Kabinettschef Tissier, dem bekanntlich die Befugnis, für den Minister zu zeichnen, vom Präsidenten der Republik verliehen ist, und der hiervon recht ausgiebigen Gebrauch zu machen scheint.

Die Grundberührung des Panzerkreuzers „Léon Gambetta" lenkt in unliebsamer Weise die Aufmerksamkeit auf den Umstand, daß Brest nur ein einziges Dock besitzt, in dem die großen Linienschiffe und Panzerkreuzer des Flottengesetzes Platz finden. Es tritt hier wiederum zutage, daß eine einseitige Vermehrung des Schiffsbestandes fehlerhaft ist, und daß nur ein organischer Ausbau der Marine eine wirkliche Stärkung der Seestreitmacht herbeiführen kann.

Die Marinekommission hat den Antrag an die Regierung, Vorarbeiten für den Canal des deux mers zu unternehmen, angenommen.

Herr C. Pelletan hat wieder einmal Veranlassung genommen, sein politisches Glaubensbekenntnis abzulegen. Es war dies auf einem Bankett am 21. Februar in Morlaix, wohin er gereist war, um Ehrenzeichen an Fischer auszuteilen und wo ihn zwei Torpedoboote empfingen.

Er führte aus:

„In jeder Gesellschaft gibt es immer zwei Parteien: diejenigen, die unter Mißbräuchen leiden und diejenigen, die aus den Mißbräuchen Nutzen ziehen. Die Republik wird die Regierungsform jener sein, die unter Mißbräuchen leiden, daher wird sie, sofern sie bestehen will, sozialistisch sein. Ich verstehe unter „sozialistisch" diejenigen, die jede Art Vorherrschaft unterdrücken wollen.

Ich habe es meinen kollektivistischen Freunden nie verhehlt, daß ich nicht mit ihnen gehen werde. Ich will die menschliche Freiheit wahren und sehe den Besitz als einen Teil dieser an. Ich halte dafür, daß unter den jetzigen Verhältnissen alle Republikaner, ohne sich um doktrinäre Fragen zu bekümmern, Hand in Hand gehen müssen. Wir wollen die Unterdrückung jeder Tyranei einschließlich der des Geldes."

Zu den Seeleuten übergehend, wiederholte er dann seine Bewunderung für ihre Leistungen, der er bei der Verteilung der Ehrenzeichen überschwänglich Ausdruck gegeben hatte, und die dem Fortschritte anzugliedern seine vornehmste Sorge sei. Er arbeite daran, die Schranken niederzureißen, die die Seeleute von dem übrigen französischen Volke trennen, das könne natürlich nur nach und nach und unter Mitarbeit und Zusammenschluß der Seeleute selbst geschehen.

„Ich bin glücklich", so schloß der Minister, „mich inmitten meiner hervorragenden Mitarbeiter zu befinden, mir zur Seite meinen bedeutenden Freund, den Vizeadmiral Mallarmé, und unsere tüchtigen Torpedobootsoffiziere zu sehen.

Und Sie sehen, daß das Torpedoboot, wie es scheint, mehr und mehr im Lichte der neuesten Vorgänge als die Waffe erscheint, deren letztes Wort noch nicht gesprochen ist.

Um es auszunutzen bedarf es Kühnheit, Schlauheit (débrouillage), und darin ist der französische Volkscharakter groß."

— Personal. Der eben beförderte Kontreadmiral Campion ist zum Chef des Generalstabes der Marine ernannt worden. — Im laufenden Jahre sollen 50 Seekadetten eingestellt werden.

Der Entwurf eines Gesetzes über das Marineingenieurkorps sieht vor: 1 Generalinspekteur 1. Klasse (Vizeadmiral), 2 2. Klasse (Kontreadmirale), 6 Inspekteure 1. Klasse (Kapitäne zur See), 12 2. Klasse (Fregattenkapitäne), 40 Chefingenieure (Korvettenkapitäne), 170 méc. princ. 1. Klasse (Kapitänleutnants), 210 2. Klasse (Oberleutnants zur See).

— Die fertige Flotte. Das Mittelmeergeschwader übte auf seiner Fahrt von Villafranka nach Toulon nächtliche Torpedobootsangriffe, es fuhren dazu wieder die Linienschiffe und die Kreuzer für sich abgeblendet. Am 20. Februar nahm es in Toulon Kohlen.

Am 24. Februar setzte der Geschwaderchef seine Flagge auf Linienschiff „Suffren“, das am 18. in Toulon nach einer stürmischen Überfahrt anlangte.

Das Geschwader ist jetzt eingeteilt in:

1. Linienschiffsdivision: „Suffren“⚑, „St. Louis“, „Gaulois“;
2. „ „Iéna“⚑, „Bouvet“, „Charlemagne“;
1. Leichte Division: Panzerkreuzer „Pothuau“⚑, „Latouche-Tréville“, „Chanzy“;
2. „ „ geschützte Kreuzer „Du Chayla“, „Linois“, „Galilée“: Torpedobootsjäger „Arbalète“, Epée“, „Sarbacane“, „Carabine“, zu denen „Arc“ und „Mousqueton“ nach Beendigung der Probefahrten treten.

Kreuzer „Condor“ ist im östlichen Mittelmeer detachiert.

Die Reservedivision besteht aus: Linienschiffen „Brennus“, „Carnot“, „Charles Martel“, Kreuzer „La Hire“.

Vom 7. bis 12. März war das Geschwader in Golf von Juan zu Anker, am 12. und 13. in Toulon, von wo es am 14. wieder in See ging. Torpedobootsjäger „Sarbacane“ kam havariert im Schlepp eines andern nach Toulon zurück, er war beim Torpedoschießen, während er die Scheibe mit 15 Seemeilen Fahrt schleppte, von einem von „Arbalète“ abgeschossenen Torpedo 0,5 m unter der Wasserlinie getroffen.

Auf der Fahrt vom Golf von Juan nach Toulon nahm das Geschwader Geschützschießübungen gegen drei in Scheiben verwandelte Torpedoboote vor, die ein feindliches Geschwader darstellten.

Die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders nahm vom 23. bis 26. Februar Torpedoschießen und Sprengübungen bei den Hyerischen Inseln vor.

Die Besatzungsstärken der Division von Cochinchina entsprechen nicht entfernt einer ordnungsmäßigen Erhaltung der dortigen Schiffe im Reservezustande, geschweige denn einer kriegsmäßigen Indienststellung. Das alte Linienschiff „Redoutable“ von 9500 Tonnen hat zwar auf dem Papier sein volles Offizierkorps — dies ist jedoch durch Dienst außerhalb des Schiffes in Anspruch genommen — und 54 Mann Besatzung; „Vauban“ hat 1 Kapitänleutnant, 1 Oberleutnant zur See und 40 Mann; Panzerkanonenboote „Styx“ und „Achéron“ haben je 50 Mann, das eine einen Fregattenkapitän, das andere einen Oberleutnant zur See als Kommandanten, die volle Besatzung beträgt je 110 Mann. Von diesen Stärken müssen noch durchschnittlich 25 Prozent Kranke in Abzug gebracht werden. Im Kriegsfall sollen die Avisos „Comète“ und „Bengali“ außer Dienst stellen und ihre gesamten 150 Mann an die anderen Schiffe abgeben, wodurch nur die beiden Panzerkanonenboote auf volle Besatzungsstärke kommen. Die bewegliche Verteidigung hat ziemlich vollständige Besatzungen.

Torpedobootszerstörer „Pistolet“ und „Javeline“ haben am 23. Februar von Brest die Ausreise nach China angetreten, sie haben sich in Algier mit Kreuzer „d'Assas“, dessen Fertigstellung sich verzögerte, so daß er erst am 29. auslief, und den beiden Touloner Booten getroffen und dann gemeinsam die Weiterreise angetreten.

Kreuzer „D'Estrées“ soll baldmöglichst seefertig gemacht werden.

In Cherbourg wird mit Überstunden- und Nachtarbeit an der Bereitstellung des Kreuzers „Chasseloup-Laubat“ gearbeitet.

— Bewegliche Verteidigung. Bei zwei Booten von St. Servan zeigten sich schwere Mängel, bei dem einen waren Bodenstellen durchgerostet, bei dem anderen trat auf der Fahrt mit mäßiger Geschwindigkeit ein Kesselrohrbruch ein, bei dem zwei Leute verletzt wurden.

In Marseille wird ein Hauptstützpunkt für Torpedoboote und Hilfskreuzer eingerichtet werden.

Für die bewegliche Verteidigung von Saigon ist im Hinblick auf die Vermehrung auch durch Unterwasserboote ein Fregattenkapitän zum Direktor ernannt.

— Unterwasserboote. Die Unterwasserboote „Protet“ und „Lynx“ sollen unverzüglich auf Torpedobootsträger „Foudre“ zur Überführung nach Saigon eingeschifft werden; man spricht davon, noch vier weitere folgen zu lassen.

In Toulon ist die Liegestelle der Unterwasserboote in dem Becken Missiessy in dessen nördliche Biegung verlegt worden.

— Die Flotte im Bau. Die neuen von Normand zu bauenden Torpedobootsjäger M 37 werden 335 Tonnen Wasser verdrängen und sollen zwei Seemeilen mehr laufen als die früheren von 306 Tonnen, also 30 Seemeilen.

Linienschiff „Marceau“ ist fertiggestellt und erledigte die Probefahrt zufriedenstellend, „Admiral Baudin“ desgleichen, er soll die „Couronne“ im Bedarfsfalle als Artillerieschulschiff ersetzen.

Auf Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“ sind die Schlingerkiele um 29 m verkürzt, die Halter der Schraubenwellen geändert worden, und die Schrauben sollen ebenfalls gewechselt werden, in der Hoffnung, durch diese Maßnahmen die verlangte Geschwindigkeit von 23 Seemeilen zu erreichen.

— Stapelläufe. Unterwasserboot „Naïade“ am 20. Februar in Cherbourg, Tauchboot „Aigrette“ am 23. Februar in Toulon. Dies ist ein vom Ingenieur Laubeuf entworfenes Tauchboot von 35,85 m Länge, 3,9 m Breite, 172 Tonnen Wasserverdrängung, mit vier Torpedorohren über Wasser, das 12 Seemeilen Geschwindigkeit erreichen soll. Es hat einen Explosions- und einen elektrischen Motor. Torpedobootsjäger „Francisque“ am 3. März in Rochefort. Ein Torpedoboot 2. Klasse in Saigon, Torpedoboot 224 am 5. März in Cherbourg, 293 am 27. März in Havre. Dies Boot erhält Turbinenmaschinen und drei Schrauben. Für den Rückwärtsgang ist mit dem Schaft der Mittelschraube eine besondere Turbine verbunden.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Amiral Aube“ hat am 22. Februar die Erprobung aller Apparate zufriedenstellend erledigt und wird demnächst endgültig in Dienst stellen.

Panzerkreuzer „Kléber“ ist abgenommen und wird jetzt überholt. Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ stieß mit 16 Seemeilen Fahrt in der Nähe der Pierres Noires auf, wobei ein Teil der Bodenplatten gebrochen wurde, so daß das Schiff stark Wasser machte. Die Steuerbordschraube verlor alle Flügel und die Mittelschraube wurde stark havariert. Die Reparatur erfordert vier bis fünf Monate. Das Schiff hat infolgedessen die Besatzung vermindert.

Panzerkreuzer „Gloire“ hat seine letzte Probefahrt am 17. Februar vollendet, es wurde mit 10 800 Pferdestärken eine mittlere Geschwindigkeit von 18,56 Seemeilen gehalten und stündlich für die Pferdestärke 0,775 kg Kohlen verbraucht. Die Fahrten mit gemischter Heizung aus Petroleum und Kohlen fielen zufriedenstellend aus.

Torpedobootsjäger „Hallebarde“ hat die Probefahrten beendet.

Auf „Arc“ brach bei der Schlußfahrt am 20. Februar ein Schraubenflügel.

„Bélier“ erreichte im Mittel 30 Seemeilen Geschwindigkeit, Höchstleistung 30,2 Seemeilen an Stelle der ausbedungenen 28 Seemeilen.

„Baliste“ erreichte nur 29 Seemeilen als höchste Geschwindigkeit.

— Handelsflotte. Der „Hansa“ entnehmen wir folgende Angaben über den Seeverkehr in französischen Häfen im Jahre 1903, die allerdings nicht auf absolute Genauigkeit Anspruch machen, aber bis auf einige hundert Tonnen richtig sind:

	Eingekommen:		Abgegangen:		Insgesamt:	
	Zahl	Raumgehalt Tonnen	Zahl	Raumgehalt Tonnen	Zahl	Raumgehalt Tonnen
Französische	7 611	4 814 849	7 559	4 603 494	15 170	9 418 343
Ausländische	17 651	14 449 875	13 887	9 716 619	31 538	24 166 494
Zusammen	25 262	19 264 724	21 446	14 320 113	46 708	33 584 837

Am Gesamtverkehr war die französische Flagge mit 48,1 Prozent der Anzahl und 39 Prozent des Raumgehalts beteiligt, an der Zunahme gegen das Jahr 1902 mit einem Zehntel: 134 501 von 1.348 011 Tonnen.

Das neue Subventionsgesetz macht seinen Einfluß noch nicht geltend, das Verhältnis der französischen Flagge zu den fremden hat sich gegen die vorigen Jahre nur wenig gebessert.

— Fachliteratur. In „le Yacht“ kommt J. V. bei Betrachtung der neueren französischen Panzerkreuzer, deren Stapellauf zwischen „Bruix“ und denen des Flottengesetzes liegt, zu dem Schluß, daß ihnen Angriffsvermögen fehlt, daß ihre Geschwindigkeit nicht genügend gesichert ist, daß ihr Schutz zu sehr auf die Wasserlinie beschränkt ist und daß ihre inneren Einrichtungen zu verwickelt und zerbrechlich sind. Er macht die technische Sektion des Ministeriums dafür verantwortlich.

Saint-Requier regt die Frage an, ob es nicht vorteilhafter sei, anstatt der getrennten Nord- und Mittelmeergeschwader nur ein Geschwader in den heimischen Gewässern zu unterhalten. Die Kriegsgeschichte lehre, daß eine Vereinigung der getrennten Geschwader nie gelungen sei und daß die einzelnen Teile von überlegenen feindlichen Seestreitkräften geschlagen seien.

„Armée et Marine“ unterzieht unter dem Titel „Notre division navale de Cochinchine, une situation déplorable“ diese einer sehr abfälligen Kritik.



Rußland. Personal. Für die bei Beginn des Krieges aus dem Marine-Kadettenhaus entlassenen Zöglinge sind in Kronstadt besondere Kurse in Artillerie, Torpedo und Schiffbau eingerichtet worden, um die jungen Offiziere möglichst bald im praktischen Dienst verwenden zu können.

Die verschiedenen Erfolge der Japaner zur See beim Beginn des Krieges schienen ein Beweis für große Mängel in der Ausbildung der russischen Besatzungen zu sein. Obgleich die Japaner ihre Verluste immer noch hartnäckig leugnen, ist allmählich doch so viel bekannt geworden, daß es jetzt den Anschein hat, als ob die Schießausbildung der Russen nicht schlecht, ihre Treffergebnisse jedenfalls besser als die der Japaner gewesen wären. Auch der anfangs verschiedentlich erhobene Vorwurf der Sorglosigkeit und Unaufmerksamkeit auf den Schiffen scheint nicht in vollem Umfange berechtigt gewesen zu sein.

— Material. Das Küstenpanzerschiff „Smertsch“ ist aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen worden.

— Schiffbau. Mitte Februar sind 200 Arbeiter des Schiffbaufaches von europäischen Staatswerften nach Port Arthur gesandt worden zur Reparatur der dort liegenden havarierten Schiffe.

— Dock. Der Umstand, daß Port Arthur kein Dock besitzt, in dem die beiden havarierten Linienschiffe „Retwisan“ und „Zessarewitsch“ repariert werden könnten, hat

verschiedene Vorschläge für die Herstellung provisorischer Docks zutage gefördert. Der eine Vorschlag geht dahin, einen geeigneten Teil des Hafens mit einem Damm aus Bruchsteinen und Erde zu umgeben und, nachdem das Schiff hineingeholt ist, die letzte offene Seite durch einen Damm abzuschließen. Dann soll das Wasser durch Pumpendampfer ausgepumpt und das Schiff repariert werden. Nach beendeter Reparatur soll das Dock durch Entfernung des letzten Dammes wieder geöffnet werden. Daß ein großes Schiff einen sorgfältig hergestellten, in allen Teilen gleich widerstandsfähigen Stapel erfordert, wenn es beim Trockenfallen nicht die folgenschwersten Beschädigungen erleiden soll, scheint dem Erfinder dieses Docks nicht bekannt zu sein. Andere Vorschläge, die ebenso den Stempel der Unausführbarkeit tragen, brauchen hier nicht weiter erwähnt zu werden.

— Schiffsverluste und Havarien. Außer den im Märzheft angegebenen Verlusten haben die Russen am 25. Februar durch Geschützfeuer japanischer Kreuzer das Hochseetorpedoboot „Wnuschitelnü" in der Taubenbucht, wohin es sich geflüchtet hatte, verloren; das Personal konnte sich an Land retten.

In einem Gefecht mit japanischen Torpedobooten ist das Hochseetorpedoboot „Stereguschtschi" durch Artilleriefeuer niedergekämpft worden. Die Japaner suchten das Boot fortzuschleppen, doch ist es bei diesem Versuch bald gesunken.

Das im Märzheft verzeichnete Gerücht von der Verletzung des Kreuzers „Bojarin" durch einen Torpedoschuß hat sich nicht bewahrheitet.

Der beim ersten Torpedobootsangriff der Japaner durch einen Torpedoschuß havarierte Kreuzer „Pallada" ist im Dock in Port Arthur repariert worden. Auf „Zessarewitsch" wird an der Reparatur gearbeitet; hier ist der Rudermechanismus zerstört worden. „Retwisan" hatte nicht in den Hafen gebracht werden können und wurde deshalb in der Einfahrt aufgesetzt. Mit Hilfe von Caissons ist es gelungen, sein Leck im Bugtorpedoraum soweit zu dichten, daß das Schiff kürzlich in den Hafen gebracht werden konnte.

Fehlgegangene japanische Torpedos sind von den Russen gefischt und untersucht worden. Die Sprengladung bestand aus 50 kg Pyroxylin.

— Luftschiffahrt. Bei der Flotte des Schwarzen Meeres haben Versuche begonnen, Beobachter mit Hilfe von Drachen aufsteigen zu lassen. — Zur Erforschung der Strömungen in den höheren Luftschichten sollen zwei Stationen am Schwarzen Meer und drei an der Ostsee angelegt werden, deren Leitung Seeoffizieren übertragen werden wird. Auch im Küstenwachtdienst will man Luftballons oder Drachen verwenden.

— Künstliche Wasserstraßen. Von der Regierung werden Untersuchungen angestellt, die die Verbindung von Pleskau (Pskow) und Dorpat (Jurjew) mit Narwa und der Ostsee durch eine schiffbare Wasserstraße bezwecken. Es handelt sich um die Schiffbarmachung der Flüsse Welikaja, Embach und Narowa. Das Haupthindernis bilden die Stromschnellen und der Wasserfall der Narowa bei Narwa, die durch einen Kanal mit Schleusen umgangen werden sollen. Es würde dadurch ein sehr fruchtbares Gebiet, das sich bisher wegen schlechter Verkehrsmittel nicht recht entwickeln konnte, die zu seinem Aufschwung nötige Ausfuhrgelegenheit erhalten.

Ferner besteht die Absicht, den Windaukanal, der den Windaufluß mit der Dubissa, einem Nebenfluß des Njemen (Memel), verbindet, zu verbreitern und zu vertiefen. Dadurch soll die bedeutende Ausfuhr, besonders von Holz, die jetzt über die preußische Grenze nach Memel geht, von dort abgelenkt und von Kowno nach dem russischen Hafen Windau geleitet werden.

— Schiffahrt. Die Gesellschaft „Freiwillige Flotte" hat die Fahrten nach dem Ochotskischen Meer und Kamtschatka der Gesellschaft der ostchinesischen Eisenbahn überlassen, die dazu eine staatliche Subvention erhält.

— Verschiedenes. In der „Nowoje Wremja“ wird der schon viel erörterte Plan eines Kriegshafens an der Murmanküste am Weißen Meer kritisiert. So verlockend für Rußland der Besitz eines eisfreien Kriegshafens am Atlantischen Ozean auch ist, kommt der Verfasser doch zu dem Schluß, daß seine Kosten nicht dem Wert entsprechen würden, da er nur einen Stützpunkt für den Kreuzerkrieg gegen England bilden würde und durch Blockade von der überlegenen englischen Flotte leicht geschlossen werden könnte. — Der Verfasser geht dann auf die Verteidigung der russischen Ostseeküste über. Bei der verhältnismäßig geringen Bedeutung des russischen Seehandels sieht er die Hauptgefahr in der Landung einer Armee, besonders in Kurland in der Flanke oder im Rücken der russischen Hauptarmee. Hiergegen sollen die wenigen zur Landung einer Armee geeigneten Punkte durch Landbefestigungen und Minensperren geschützt werden. Außerdem sollen starke Flottillen von Torpedobooten und Unterseebooten, für die die finnischen Schären ein besonders günstiges Operationsgebiet bilden, der feindlichen Flotte den Aufenthalt in den russischen Ostseegewässern unmöglich machen.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Wie überall, so beschäftigt man sich auch in der Union lebhaft mit den Kriegsereignissen in Ostasien und den Lehren, welche man jetzt schon daraus entnehmen könnte. Besonders die Vorgänge der ersten Kriegsnacht vor Port Arthur, die Ergebnisse des Torpedobootsangriffes, geben zu Erörterungen Anlaß und werden von denen ausgeschlachtet, welche auch drüben in dem Torpedoboote den Überwinder des Linienschiffes erblicken und dadurch die Kosten einer Flotte vermindern zu können glauben. Eine dahingehende Erörterung hat auch im Senate stattgefunden und sich zu dem Vorschlage verdichtet, das neu geforderte Linienschiff zu streichen und lieber die Torpedoboote bezw. Zerstörer zu vermehren. Der Vorschlag ist aber mit dem Hinweise abgelehnt worden, daß Erfolge, wie vor Port Arthur, nur unter besonders günstigen Umständen, also nur ausnahmsweise, zu erwarten seien, und daß das Linienschiff das Rückgrat einer Flotte sei und bleiben werde. Im Zusammenhange damit stand der Vorschlag, die Unterwasserboote zu vermehren. Hiergegen wurde aber von autoritativer Seite angeführt: Eine Privatfirma habe auf eigene Kosten ein Unterwasserboot gebaut und zu eingehenden Vergleichsversuchen mit dem bereits in der Marine vertretenen Typ zur Verfügung gestellt. Der abschließende Bericht der Versuchskommission sei in zwei oder drei Monaten zu erwarten und werde jedenfalls Vorschläge für ein weiteres Vorgehen enthalten. Soweit aber bis jetzt bekannt, sei noch keine der s. Zt. von den Admiralen Melville und Bowles dem Hollandboote nachgewiesenen Schwächen beseitigt worden. Art und Konstruktion der Gasolinmaschine sei noch nicht geändert, die Kraftbatterie sei noch immer so aufgestellt, daß ihre Leistung durch die Bewegungen im Seegange beeinträchtigt werde. Auch die Stabilität sei noch nicht verbessert worden. Das Boot sei noch immer blind, sei zu langsam und so empfindlich, daß sich niemand rühren dürfe, wenn das Boot im Auf- oder Untertauchen begriffen sei. Man habe daher die Organe des Marinedepartements noch nicht davon überzeugen können, daß die Entwicklung des Unterwasserbootes weit genug vorgeschritten sei, um dasselbe zu einer brauchbaren Waffe für den Seekrieg zu machen.

Die Anhänger der Torpedowaffe auf Schiffen aber sehen gleichfalls ihre Anschauungen durch die Vorgänge von Port Arthur bestätigt; eigentümlicherweise hält man dort daran fest, daß die gemeldeten Beschädigungen russischer Schiffe im Taggefecht vom 9. Februar durch japanische Schiffstorpedos erfolgt sind, obwohl nach allen Meldungen beide Geschwader gar nicht auf Torpedoschußweite aneinander herangekommen sind. Es ist jetzt angeordnet, daß alle im Bau befindlichen Linienschiffe und großen Kreuzer, wenn möglich, vier Unterwasserrohre erhalten sollen.

— Personal. 1. Der Chef des Bureau of Ordnance, Kontreadmiral O'Neil, ist abgegangen. Sein Nachfolger wurde der Kapitän zur See Converse, welcher als Chef des Bureau of Equipment wieder durch den Kapitän zur See Mauney ersetzt worden ist.

2. Der bisherige Chef des europäischen Geschwaders, Kontreadmiral Cotton, hat den Abschied genommen und ist durch den Kontreadmiral Chadwick ersetzt worden; an seine Stelle ist der Kapitän zur See Goodrich Flaggoffizier geworden.

3. Um bei den Schießübungen eine Gleichmäßigkeit des Verfahrens zu erzielen, ist in der Person des Commander Sims, welcher die neuen Vorschriften ausgearbeitet hat, ein Inspector of Target Practice ernannt worden; ihm ist ein Assistent beigegeben.

4. Zur Sicherstellung der für die Flotte erforderlichen Kohlendampfer ist an der atlantischen Küste die Stelle eines Inspector of naval colliers geschaffen und dem Kapitän zur See Roß übertragen worden.

5. Der Mannschaftsstand hatte am 1. März d. Js. die Höhe von 31 000 Mann erreicht. Im Januar waren 338 Mann desertiert, von welchen 199 zurückkehrten.

— Geschwadertätigkeit. Nach den neuesten Nachrichten hat die Regierung von Columbien die Rückeroberung von Panama aufgegeben. Dadurch ist die Flotte an den Küsten von Zentralamerika freier geworden, was sich daraus ergibt, daß sich der Kontreadmiral Glaß, Chef des pazifischen Geschwaders, mit seinem Flaggschiff „Newyork" und den Kreuzern „Bennington", „Boston" und „Concord" nach der peruanischen Küste begeben und vor Panama nur den Monitor „Wyoming" und die kleinen Kreuzer „Marblehead" und „Petrel" sowie die Torpedoboote „Preble" und „Paul Jones" zurückgelassen hat. Letztere beiden scheinen also an der Westküste zu bleiben und nicht, wie gemeldet wurde, die Reise durch die Magellanstraße machen zu sollen.

Auch an der Ostküste des Isthmus treten Änderungen ein. Die „Olympia" mit einem Teil des karibischen Geschwaders soll das Linienschiffsgeschwader demnächst auf seiner europäischen Reise begleiten (s. unten) und die Wahrnehmung der amerikanischen Interessen in Westindien an das jetzige südatlantische Geschwader („Newark", „Montgomery" und „Detroit") abgeben.

Über den Verlauf der Wintermanöver in Westindien ist bis jetzt nichts bekannt geworden. Das Linienschiffs-, das Küsten- und das südatlantische Geschwader haben sich zu den programmäßigen Schießübungen nach Pensacola begeben. Auf der Überfahrt versagte das Dampfruder auf dem neuen Linienschiffe „Missouri", und dieses stieß infolgedessen mit dem Linienschiffe „Illinois" zusammen. Die Kollision war indessen nach den vorliegenden Meldungen nur eine leichte: „Missouri" wurde am Vorschiffe nur unbedeutend beschädigt, „Illinois" verlor die Backbordschraube und mußte zum Ersatze derselben nach Newyork gehen. Da die „Iowa" auch noch nicht fertig ist, so besteht das Geschwader einstweilen nur aus den Linienschiffen „Kearsarge", „Alabama", „Maine", „Massachusetts" und „Missouri" sowie dem Tender „Scorpion". „Maine" soll jetzt Flaggschiff des Geschwaders werden. Nach Beendigung der Schießübungen vor Pensacola soll das Geschwader mit der „Olympia" und einigen Kreuzern des karaibischen Geschwaders eine größere Reise über San Juan (Portorico), die Azoren und Lissabon nach Villa Franca antreten und erst Mitte Juli zurückkehren, um dann zu Überholungsarbeiten auf die Werften zu gehen. Die Herbstschießübungen sollen im September vor Martha's Vineyard stattfinden.

Vom europäischen Geschwader sind die Kreuzer „Brooklyn" und „Machias" heimwärts gefahren. Der Kreuzer „San Francisco" ist zur asiatischen Station beordert worden.

Auf der asiatischen Station ist die Linienschiffsdivision („Kentucky", „Wisconsin" und „Oregon") einstweilen in den Philippinen verblieben; die Kreuzerdivision („New

Orleans", „Albany" und „Raleigh") ist zur Beobachtung der Vorgänge im Norden nach Shanghai vorgeschoben worden und hat den Kreuzer „Cincinnati" nach Tschemulpo detachiert. Die Torpedobootsflottille hat das Rote Meer passiert. Wie es heißt, soll der neue Kreuzer „Tacoma" nach Beendigung der Probefahrten nach Ostasien gehen.

Auf der südatlantischen Station soll der große Kreuzer „Brooklyn" demnächst Flaggschiff werden. Dagegen werden zahlreiche Stimmen laut, weil der Tiefgang dieses Schiffes für die meisten Häfen dieser Station zu groß ist. Außerdem ist man der Ansicht, daß die Flotte gerade auf der europäischen Station zum mindesten durch einen Panzerkreuzer, wenn nicht durch ein Linienschiff vertreten sein müßte.

— Schießübungen. 1. Die Ergebnisse der großen Schießübungen vor Pensacola werden mit großer Spannung erwartet, da sie zum ersten Male vollständig nach den neuen Schießvorschriften abgehalten werden. Es sind vier Scheiben je 3 Meilen vom Lande aufgestellt, nach welchen seewärts geschossen wird. Es scheint sich also um feste Scheiben zu handeln. Alle Details werden streng vertraulich behandelt.

2. Nach einem in den Zeitungen mitgeteilten Telegramm des Kontreadmirals Evans haben mit 33 cm-Geschützen in 11 Minuten 20 Sekunden „Wisconsin" 9, „Oregon" 6 und „Kentucky" 5 Treffer erzielt. Die „Wisconsin" hat danach den Weltrekord geschlagen. „Kentucky" erreichte mit 12,7 cm-Kanonen 11 Treffer in 2 Minuten.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Stadium der Neubauten am 1. Februar d. J.:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
Ohio	85,5 %,	Pennsylvania	66,8 %,	Denver	98 %,
Virginia	53,8 "	West Virginia	73,3 "	Des Moines	99 "
Nebraska	37,7 "	California	74 "	Chattanooga	72 "
Georgia	45,4 "	Colorado	71,8 "	Galveston	72 "
Neu Jersey	50,3 "	Maryland	69,1 "	Tacoma	100 "
Rhode Island	51,7 "	South Dakota	50 "	St. Louis	37,9 "
Connecticut	28,5 "	Tennessee	16,6 "	Milwaukee	42,5 "
Louisiana	37,5 "	Washington	13,9 "	Charleston	60 "
Vermont	3,6 "				
Kansas	3,9 "				
Minnesota	14,7 "				

2. Das Linienschiff „Virginia" soll auf der Werft der Newport News am 5. April vom Stapel gelassen werden. Man rechnet bei der Feier auf die Gegenwart des Präsidenten.

3. Die Entwürfe für die neu bewilligten Scouts stoßen auf Schwierigkeiten. Bei dem festgesetzten Maximaldeplacement von 3750 Tonnen müßten die Schiffe, um 24 Knoten zu laufen, 400 Fuß (122 m) lang sein; das würde sie sehr niedrig machen und ihre Seefähigkeit beeinträchtigen. Man denkt daher schon daran, sich mit 22 Knoten Geschwindigkeit zu begnügen, um die Länge reduzieren zu können.

4. Bei dem Anschießen der Geschütze auf dem neuen Kreuzer „Cleveland" erwiesen sich die Lafetten zu schwach. Die Ausführung der notwendigen Verstärkungsarbeiten soll wenigstens einen Monat in Anspruch nehmen.

5. Der Ersatz der gesprungenen beiden 20,3 cm-Geschütze auf der „Jowa" soll wenigstens einen Monat Werftarbeit erfordern. Über die Ursache der Havarie ist man sich noch nicht einig, doch ist man allgemein überzeugt, daß die Sprengung der Rohre auf ungewöhnlich hohen Gasdruck zurückzuführen ist. Während man aber auf der einen Seite der Ansicht ist, daß das Pulver sich während der Lagerung verändert habe, glauben andere, daß das neue Pulver überhaupt unzuverlässig sei und daß auf alle Fälle

die älteren Geschützkonstruktionen der Flotte dem Pulver nicht gewachsen sind. Die neuen Ersatzgeschütze der „Jowa" sollen nun neuester Fertigung sein, und man ist auf ihr Verhalten gespannt.

— Torpedoboote. Über die Reise der ersten Torpedobootsflottille von San Juan (Portorico) bis Las Palmas (Canarische Inseln) hat der Kommandant des Begleitschiffes „Buffalo" einen interessanten Bericht erstattet, aus welchem wir folgendes entnehmen:

Die Flottille verließ San Juan am 6. Januar, 6 Uhr 25 Minuten früh und traf am 18. Januar um 6 Uhr 59 Minuten früh in Las Palmas ein. Es wurde auf dem größten Kreise gefahren. Das Wetter war gut, geringer Seegang, Wind: Ost bis Südost. Als auf den Zerstörern „Decatur", „Chauncey" und „Dale" die Kohlen knapp wurden, wollte der „Buffalo" sie nacheinander je einen Tag schleppen, um den Kohlenverbrauch zu verringern. Es sollte mit dem „Dale" begonnen werden, am 14. Januar. Die zuerst benutzte 7zöllige (17,7 cm) Leine brach aber schon nach einer Stunde, bei einem zweiten Versuche auch die 9zöllige (22 cm) Leine bei 11,6 Knoten Fahrt. Da mittlerweile der Abend herankam, wurde das Schleppmanöver aufgegeben und während der Nacht die Normalfahrt von 10,5 Knoten fortgesetzt. Am nächsten Morgen wurden bei günstigem Wetter 27 Tonnen Kohlen in Säcken mit vier Kuttern des „Buffalo" in 1 Stunde 55 Minuten auf den „Dale" gegeben, gleichzeitig 5 Kranke des „Dale" auf die „Buffalo" genommen. Alsdann wurde den mit 10,5 Knoten weiter gefahrenen übrigen Booten mit 14 Knoten nachgedampft. Am nächsten Tage wurde unter Ferro Lee gesucht und hier mit Booten des „Buffalo" 15 Tonnen Kohlen auf den „Decatur", 19 Tonnen auf den „Channeey" und 23 Tonnen auf den „Dale" gegeben. „Bainbridge" und „Barry" brauchten keine Kohlenergänzung.

Aus diesem Berichte ergibt sich also, daß die Flottille, wenigstens in der Mehrzahl der Boote, mit ihrem Kohlenvorrate nicht, wie die Zeitungen hervorheben, gereicht hat, und daß der Kohlenverbrauch auf den einzelnen Booten ein sehr ungleichmäßiger gewesen ist, bei sehr mäßiger Fahrt und unter günstigen Wetter- und Seegangsverhältnissen. Sehr interessant und für die Erreichung des Reisezieles ungemein günstig war es, daß es auf dem offenen Ozean gelingen konnte, den Kohlentransport in Schiffsbooten von Schiff zu Torpedoboot zu bewerkstelligen.

Die Weiterreise von Las Palmas nach Gibraltar ist mit 13,5 Knoten Durchschnittsfahrt ausgeführt worden. Auf dem „Dale" riß unterwegs ein Kesselrohr, das Boot holte die übrigen aber bald wieder ein.

— Verschiedenes. 1. Durch die Geschützhavarie auf dem Linienschiffe „Jowa" und den Vergleich der Leistungsfähigkeit der amerikanischen Geschütze mit denen der europäischen Flotten ist man neuerdings einigermaßen beunruhigt. Im besondern findet man die Anfangsgeschwindigkeit der Geschütze zu gering. Es soll die Absicht bestehen, den jetzt abgegangenen Kontreadmiral O'Neil nach Europa zu schicken, um bei den verschiedenen Marinen an Ort und Stelle die Geschütz-, Pulver- und Panzerfrage zu studieren und daraufhin Verbesserungsvorschläge zu machen.

2. In den „Proceedings of the U. S. Naval Institute" äußert sich der als Erfinder auf dem Gebiete des Signalwesens bekannte Commander Fiske über „Kriegssignale". Während die Flotte für Friedensverhältnisse ein völlig ausreichendes Signalsystem besitze, verfüge sie nicht über ein solches, welches im Kriege hinreichend zuverlässig sei. Er bestreitet vor allen Dingen die Brauchbarkeit der Funkentelegraphie für Kriegszwecke und meint, die Bequemlichkeit dieser Einrichtung in der Leitung der Geschwader im Frieden verwöhne die Offiziere durch ein System, welches im Kriege versagen, wenn nicht geradezu gefährlich sein werde. Auch die Möglichkeit, die Apparate abzustimmen, gebe dem Feinde die Gelegenheit, den „Ton" zu entdecken und, wenn er vielleicht auch nicht die Signale lesen könne, jedenfalls die Verständigung zu stören.

„Überhaupt“, fragt er, „welcher Admiral wird denn den Äther mit Hertzschen Wellen erfüllen und dadurch dem Feinde das Geschenk machen, ihm mitzuteilen, daß er in der Nähe ist?“ Unter sonst gleichen Umständen werde der Admiral am ehesten zum Ziele gelangen, welcher über die besten Mittel verfüge, seinen Schiffen zu sagen, was sie tun sollen. Es sei daher ein dringendes Bedürfnis, der Flotte ein unter allen Umständen brauchbares und zuverlässiges Signalsystem für den Krieg zu schaffen.

3. Aus dem Vortrage des früheren Chefs des Ingenieurwesens und jetzigen Unterchefs des Generalstabes, Generalmajors Gillespie, in der Kommission des Repräsentantenhauses ist folgendes erwähnenswert: Mit Bezug auf die Forderung von 2 250 000 Dollars für Geschütze und Mörserbatterien der Hafenverteidigung sagte der General, die Verteidigung der Haupthäfen befinde sich in gutem Zustande; es fehle aber noch an Geschützen kleineren Kalibers zur Abwehr von Torpedobootszerstörern. Die Absicht ginge dahin, jeden einzelnen Hafen mit ausreichenden Verteidigungsmitteln zu versehen; auch hier sei Stillstand gleichbedeutend mit Rückschritt. Boston z. B. sei schwer zu verteidigen, weil es so nahe an der See liege, und die Narragansett-Bay besitze zwei Einfahrten, welche entsprechend gesichert werden müßten. Letztere besonders sei wichtig, um die östliche Einfahrt nach New York selbst zu decken. Sonst werde die Verteidigung dieser wichtigen Einfahrt eines der aktiven Geschwader hier festlegen. Ähnlich steht es mit New York, New Orleans, San Francisco und Puget Sound. Einige dieser Plätze verfügten nur über verhältnismäßig wenige Geschütze. Im allgemeinen seien die Häfen hinreichend mit schweren Geschützen versehen, diese müßten aber durch kleinere Kaliber unterstützt werden, für welche noch nicht hinreichend gesorgt sei. Auch fehle es noch an Minen und Torpedos, diese seien jedoch leicht und schnell zu beschaffen, wenn Geld dafür vorhanden sei. Betreffs der Scheinwerfer äußerte sich der General dahin, daß diese Frage noch nicht hinreichend geklärt sei, wenn auch die letzten Manöver wichtige Aufschlüsse gegeben hätten. Im besonderen müsse noch die Frage der Aufstellung und Einrichtung der Scheinwerfer in dem Sinne entschieden werden, daß sie dem Gegner möglichst verborgen blieben und nicht fortwährend leuchteten, um den Feind nicht in den Stand zu setzen, sich darauf einzuschießen. Bei den Manövern seien Scheinwerfer von 30 Zoll (76,2 cm), 34 Zoll (86,4 cm) und 36 Zoll (91,4 cm) Kaliber und zwei von 60 Zoll (152,4 cm) verwendet worden. Letztere seien besonders wirksam gewesen und man werde sich voraussichtlich zur Verminderung der Anzahl zugunsten des Kalibers entschließen. Die Aufstellung eines 12zölligen (30,5 cm) Geschützes koste annähernd 100 000 Dollars. Wenn man dahin gelangen könne, durch Aufstellung von Scheinwerfern von 60 Zoll oder weniger Kaliber die Zahl der Geschütze zu reduzieren, so werde das die Kosten der Befestigungen bedeutend herabsetzen.

Bei Besprechung der Befestigung der sechs auswärtigen Häfen San Juan, Honolulu, Pearl Harbour, Guam, Manila und Subic-Bay äußerte sich General Gillespie dahin, die Ingenieure seien nicht der Ansicht, daß Manila durch die Befestigungen der Subic-Bay mit verteidigt werden könne, da beide Plätze 30 Meilen voneinander entfernt lägen. Wenn das Land seine Stellung in den Philippinen behaupten wolle, so sei eine Ausgabe von 2 Millionen Dollars nicht zu hoch, um Manila zu decken. Die Geschütze aus spanischer Zeit seien, ebenso wie diejenigen in San Juan, wertlos. Die Befestigungsarbeiten seien allerdings bei Manila schwierig und kostspielig; Minen seien wegen der Wassertiefe schwer zu verwenden.

Betreffs der schweren Mörserbatterien wurde noch angeführt, die Mörser hätten zwar eine angemessene Treffsicherheit gegen bewegliche Ziele gezeigt, doch bestände ihre Hauptwirkung darin, dem Feinde die Benutzung bestimmter Stellen zum Sammeln und Ausruhen zu verwehren. Sie bildeten daher ein wünschenswertes Element der Verteidigung, doch sei ihre Vermehrung nicht notwendig.

4. Die ganz moderne Bekohlungseinrichtung zu Portsmouth N. H. ist jetzt fertiggestellt. Dieselbe liegt an dem neuen Kai, wo die Wassertiefe von 30 Fuß (9 m)

den größten Schiffen der Flotte jederzeit das Anlegen gestattet. Der aus Stahl und Zement möglichst feuersicher hergestellte Schuppen ist 204' (62 m) lang, 102' (31 m) tief und 52' (15,8 m) hoch bis zum Gesims. Der Turm ist 124' (37,8 m) hoch, die Höhe vom Kai bis zum Kran beträgt 75' (22,9 m). Das Gebäude ist mit automatischen Feuerungsapparaten ausgerüstet. Die Kohle wird mit einem Schaufelwerk gehoben und kann damit entweder in die einzelnen Abteilungen im Innern des Schuppens oder in Wagen geschüttet werden, welche auf einer Drahtseilbahn um die Außenseite des Schuppens herumlaufen, und von dort in die Kohlenbunker des Schiffes. Für kleinere Schiffe laufen Kohlenschütten direkt aus dem Schuppen nach dem Fahrzeuge. Der Schuppen faßt 10 000 Tonnen. Im Innern der verschiedenen Abteilungen befinden sich Rohre, von welchen bei Eintritt bestimmter Wärmegrade ein Alarmwerk im Bureau in Tätigkeit gesetzt wird. Eine Meldetafel an der Außenseite des Schuppens zeigt gleichfalls den Ort des Feuers an. Zum Feuerlöschen sind innerhalb des Schuppens an verschiedenen Stellen Hydranten vorhanden; auch kann ein Wasserstrom durch das Alarmrohr direkt zur Brandstelle geführt werden. Die gefährdete Abteilung kann durch Falltüren entleert werden.

5. Gemäß Kongreßbeschluß sollen fortan alle Frachttransporte für Zwecke des Heeres und der Flotte ausschließlich durch amerikanische Schiffe bewirkt werden, wenn dieselben keine ungeheuerlichen Frachtsätze fordern und keine höheren als für Privattransporte.



Italien. Schiffsbewegungen. Kreuzer „Urania" ist in Massaua angekommen. — „Marco Polo" ist nach Ostasien in See gegangen als Flaggschiff des Kontreadmirals Grenet. Das bisherige Flaggschiff „Vettor Pisani" wird danach in die Heimat zurückkehren. — Der zur Verstärkung des ozeanischen Geschwaders bestimmte Kreuzer „Coatit" verbleibt zunächst im Roten Meer. — Wegen grober Ausschreitungen der Bevölkerung gegen italienische Einwanderer soll Kreuzer „Umbria" nach Uruguay entsendet werden. Die Abreise der „Umbria" und „Dogali" verzögert sich noch wegen Einbau der Funkspruchapparate.

— Der Marineminister hat Beschleunigung der Arbeiten an „Ferruccio" und „Vittorio Emanuele" angeordnet, damit beide Schiffe möglichst bald zum Mittelmeergeschwader treten können.

— Die Schiffe „Dandolo", „Carlo Alberto" und „Doria" treten in Reserve.

— Der Stapellauf des Schlachtschiffes „Regina Elena" ist auf den 28. April festgesetzt worden.

— Einstellung von Aspiranten. Die Bedingungen des Eintritts in die Marineakademie für das nächste Jahr sind in der gewöhnlichen Form bekannt gegeben mit der Änderung, daß die Altersgrenze um ein Jahr herunter- und auf das achtzehnte Jahr festgesetzt ist, das am 1. Januar des Eintrittsjahres noch nicht überschritten sein darf.

— Funkentelegraphie. Linienschiffsleutnant Solari, der Marconi zu allen Versuchen zur Verfügung gestellt ist, arbeitet im Verein mit dem Verkehrsministerium ein Reglement aus für den Gebrauch der Funkenstationen im Handelsverkehr. Solari wird sodann die Errichtung einer Hauptstation in Pisa und die Eröffnung des Betriebes der Stationen in Bari und Antivari leiten. — Die Zeitungsnachrichten über Zerstörung der Station in Antivari durch einen Orkan haben sich als ungenau erwiesen. Es sind nur unbedeutende Beschädigungen vorgekommen.

Marconi und Solari arbeiten an einem neuen Funkenapparat mit weiter Übertragung von Bord eines Schiffes. Die Schwierigkeiten, die sich bei weiten Übertragungen an Bord der „Lucania" herausgestellt haben, will Marconi überwunden haben. Vom Marineminister, der von seinem früheren Zusammenwirken her mit Marconi der Sache ein besonderes Interesse bewahrt hat, wird ein passendes Schiff zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt werden.



Dänemark. Wahrung der Neutralität. Die dänische Regierung hat sich beim Ausbruch des russisch-japanischen Krieges veranlaßt gesehen, Maßnahmen zur Wahrung ihrer Neutralität zu ergreifen. Dieselben bestanden in der Einberufung von 1500 Mann Küstenartillerie und 51 Mann Minenpersonal. Es wurden Vorbereitungen für eine event. nötig werdende Besetzung der Küstenwerke Kopenhagens und für das Legen der Minensperren auf dieser Reede getroffen; auf der Insel Saltholmen wurden zwei Batterien, wahrscheinlich zur Verteidigung der Minensperren, angelegt. Vier Torpedoboote wurden zur Unterstützung der Arbeiten in Dienst gestellt. Nach 3 Wochen wurden die Reservisten wieder entlassen. Die Erfahrungen, die Dänemark im Anfang des vorigen Jahrhunderts gemacht hat, dürften diese Vorsichtsmaßregeln veranlaßt haben.

— Verbesserung der Sundfahrstraße. Dem dänischen Reichstag ist ein Entwurf zur Verbesserung des Drogden-Fahrwassers eingereicht worden. Danach soll dasselbe auf 24 Fuß vertieft und an der schmalsten Stelle um etwa 100 Fuß verbreitert werden. Die Ausführung dieser Arbeit, für die 435000 Kronen genügen sollen, würde von großer Bedeutung sein, da sie den Sund für größere Schiffe befahrbar machen würde, die jetzt immer die schwierige Fahrt durch den Großen Belt machen müssen.



Schweden. Wahrung der Neutralität. Auch die schwedische Regierung hat Vorkehrungen getroffen, die, wenn erforderlich, der Wahrung der Neutralität dienen sollen. Sie haben hauptsächlich den Zweck, eine fremde Seemacht an der Benutzung des Farösundes und des Hafens von Slite auf Gotland als Operationsbasis zu hindern. Der Farösund, an der Nordostecke der Insel Gotland gelegen, ist nur von Süden für größere Schiffe zugänglich und bietet ihnen einen guten, leicht gegen See zu verteidigenden Ankerplatz. Er ist deshalb in seinem Südeingang durch Minen gesperrt worden. Gleichzeitig wurden sieben Jahrgänge Reservisten, die im Mobilmachungsfall für die Verteidigung Gotlands vorgesehen sind, einberufen; Mannschaften von dem Küstenartillerieregiment in Waxholm und Minenpersonal wurden mit dem Kanonenboot „Skagul" und dem Regierungsdampfer „Ran" nach Gotland übergeführt. Endlich wurde die Indienststellung von zwei Panzerschiffen und drei Torpedobooten vorbereitet.

Stockholm, Karlskrona, Farösund und Slite wurden innerhalb des Bereichs der Küstenwerke für Kriegshäfen erklärt, womit sie für Kriegsschiffe der Kriegführenden geschlossen sind.

— Personal. Um im Mobilmachungsfall geeignetes Personal für den Küstenwacht- und Beobachtungsdienst zu haben, wird das Lotsenpersonal zu den Signalkursen in Stockholm und Karlskrona kommandiert. Es sollen jährlich 70 Mann diese Ausbildung erhalten.

Im vergangenen Jahr wurden im ganzen 2120 Wehrpflichtige für die Schiffe und 1016 für die Küstenbefestigungen eingestellt.

— Schiffsmaterial. Im Jahr 1903 sind das Küstenpanzerschiff „Tapperheten" und sechs Torpedoboote fertiggestellt, die Küstenpanzerschiffe „Thule" und „Svea", die Panzerkanonenboote „Tirfing", „Thordön" und „Folke" umgebaut, das Küstenpanzerschiff „Oskar II.", das Unterseeboot „Hajen" und das Torpedoboot „Plejad" in Bau gegeben worden.

Die Panzerplatten für das Küstenpanzerschiff „Oskar II." werden von Schneider & Co. in Creusot geliefert.

— Geschützfabriken. Die beiden schwedischen Geschützfabriken Bofors und Finspong wollen eine Vereinbarung treffen, um die Konkurrenz zu vermeiden und ihre Tätigkeit spezialisieren zu können. Bofors soll in Zukunft die schweren, Finspong die leichteren Geschütze herstellen.

— Küstenverteidigung. In einer kürzlich erschienenen Broschüre wird die Notwendigkeit einer starken Flotte mit guten Stützpunkten erörtert. Der Verfasser fordert: Verlegung der Station und Werft von Stockholm weiter nach außen unter gleichzeitiger Vergrößerung; Schaffung einer zweiten Einfahrt nach Stockholm; Anlage von befestigten Flottenstationen im Bottnischen Meerbusen und bei Göteborg; Vermehrung der Schiffe und des Personals; Verbesserung einiger Fahrwasser. Die Vorzüge dieses Planes werden teilweise durch Vergleich mit der russischen Position in Ostasien erläutert. — Die Verwirklichung dieser an sich richtigen Ideen wird wohl am Kostenpunkt scheitern.



Norwegen. Wie Dänemark und Schweden ist auch Norwegen um die Wahrung seiner Neutralität besorgt, doch hat es sich damit begnügt, ein zu Ausbildungszwecken in Dienst befindliches Küstenpanzerschiff an der Südküste zu stationieren, das event. Verletzungen der Neutralität verhindern soll.

— Indiensthaltungen während des Sommers 1904. Wie im vergangenen Jahr werden auch in diesem Sommer zwei Küstenpanzerschiffe, vier Torpedoboote 1. Klasse und ein Kanonenboot (Kadettenschulschiff „Sleipner") für $4\frac{1}{2}$ Monate, ferner ein Kanonenboot 1. Klasse und vier Torpedoboote 2. Klasse für $2\frac{1}{2}$ Monate in Dienst kommen.

— Funkentelegraphie. Bei der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie in Berlin sind die erforderlichen Apparate, System Slaby-Arco, für zwei Küstenpanzerschiffe bestellt worden.

— Verschiedenes. Das im vorigen Jahr ausgearbeitete und erprobte gemeinsame Signalbuch und Flottenexerzierreglement für die schwedische und norwegische Marine ist endgültig abgeschlossen worden.



Österreich-Ungarn. Im „Armeeblatt" wird wieder wie im vorigen Sommer für die Gründung eines österreichisch-ungarischen Flottenvereins Stimmung gemacht. Zweck des Vereins soll sein, in den breitesten Schichten der Bevölkerung Interesse und Verständnis für die Seemacht zu wecken und Schiffe zu beschaffen, die im Kriege die Flotte als Aufklärungs- oder Troßschiffe unterstützen sollen; im Frieden sollen sie an Reedereien als Kauffahrteischiffe vermietet werden. Das erforderliche Geld soll durch Sammlungen und Lotterien aufgebracht werden.

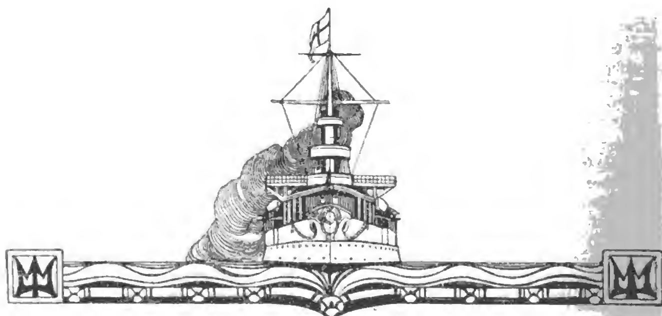


Türkei. Schiffsneubauten. Nach langer Pause erhält die türkische Marine endlich einmal wieder eine bedeutende Verstärkung. Bei Cramp in Philadelphia ist der Kreuzer „Abdul Medschid“ gebaut worden, der kürzlich die Reise nach Konstantinopel angetreten hat. Seine Hauptabmessungen sind: Länge 100,60 m, Breite 12,80 m, Tiefgang 4,88 m, Wasserverdrängung 3250 Tonnen, Maschinenleistung 12000 Pferdestärken, Geschwindigkeit 22 Seemeilen, Kohlenfassungsvermögen 600 Tonnen. Armierung: zwei 15 cm-SK., sieben 12 cm-SK., sechs 4,7 cm-SK., sechs 3,7 cm-SK., zwei Torpedorohre.

Ein ähnliches Fahrzeug, der Kreuzer „Abdul Hamid“, ist für die türkische Marine bei Armstrong in Elswick in Bau. Seine Hauptabmessungen sind: Länge 103,60 m, Breite 14,48 m, Tiefgang 4,98 m, Wasserverdrängung 3830 Tonnen, Maschinenleistung 12500 Pferdestärken, Geschwindigkeit 22 Seemeilen. Armierung wie „Abdul Medschid“.

Am 23. Februar sind sieben Torpedoboote von 130 Tonnen Deplacement bei der Werft von Ansaldo in Genua bestellt worden; dafür wurden die früheren Kontrakte über Umbau von alten Linienschiffen wieder aufgehoben.

— Maritime Rüstungen. Nach Zeitungsnachrichten aus Konstantinopel soll die türkische Regierung Schritte getan haben, um möglichst schnell ein seefähiges Geschwader zur Verwendung im Schwarzen Meer im Falle eines Krieges mit Bulgarien zusammenzubringen. Man glaubt, daß dies in 2 Monaten gelingen wird.



Verschiedenes.

Die Ausbildung der japanischen Seeoffiziere.

Über die Erziehung und Ausbildung der japanischen Seeoffiziere und ihres Nachwuchses hielt Kapitänleutnant Sato von der japanischen Marine am 25. Februar d. J. einen Vortrag vor der Royal United Service Institution, welchem wir nachstehendes entnehmen.

1. Eintritt der Seekadetten und ihre Erziehung in der Marineschule zu Yetojima. Die Laufbahn des Seeoffiziers steht jedem Japaner zwischen dem 16. und 20. Lebensjahr, der unverheiratet und nicht vorbestraft ist, offen. Die Kosten der Unterbringung und Unterhaltung einschließlich Bekleidung werden von der Regierung getragen. Bedingung für den Eintritt ist körperliche Tauglichkeit und Bestehen einer Prüfung, welche sich auf Algebra, ebene Geometrie und Trigonometrie, Japanisch, Englisch, Physik, Chemie, Geographie, Geschichte und Zeichnen erstreckt. Deutsch, Französisch und Russisch werden als fakultative Prüfungsgegenstände zugelassen, welche die Rangierung beeinflussen, mangelhafte Kenntnisse in den obligatorischen Fächern aber nicht ausgleichen. Wie groß der Andrang ist und wie scharf die Auswahl gehandhabt werden kann, geht daraus hervor, daß sich im letzten Jahre 1995 Kandidaten meldeten. Von diesen waren rund 1400 körperlich geeignet, 400 bestanden das Examen und von diesen wurden 180 eingestellt. Wer einmal eingestellt ist, darf nicht mehr zurücktreten; nur Ungeeignetheit, schlechte Führung, Nichtbestehen des Schlußexamens und Krankheit geben einen Grund zur Entlassung. Der Kursus auf der Marineschule ist dreijährig und umfaßt in drei Klassen zu je einem Jahr folgenden Lehrplan:

	erstes Jahr	zweites Jahr	drittes Jahr
Artillerie	4 Stunden	4 Stunden	3 Stunden
Seemannschaft	4 "	3 "	4 "
Torpedolehre		1 "	4 "
Navigation		3 "	7 "
Maschinenkunde	1 "	3 "	1 "
Englisch	7 "	6 "	6 "
Physik und Chemie	5½ "	3 "	
Mathematik	6½ "	5 "	
Mechanik			3 "
Zusammen	28 Stunden	28 Stunden	28 Stunden

Schiffbau, Schiffskunde und Signalwesen sind hierbei unter Seemannschaft, Meteorologie und Vermessungskunde unter Navigation einbegriffen. Außerdem werden Elementarkurse im bürgerlichen Recht und Völkerrecht sowie in Marinegeschichte abgehalten. Während der Ferien wird an Bord der zur Marineschule gehörigen Tender geübt. Nach Bestehen der Schlußprüfung erfolgt die Beförderung zum Fähnrich.

2. Die Ausbildung der Fähnrichs zerfällt in zwei Abschnitte, in diejenige auf den Schulschiffen und in eine auf den übrigen in Dienst befindlichen Schiffen. Auf ersteren wird ihnen Gelegenheit zur Anwendung dessen, was sie auf der Marineschule gelernt haben, sowie zur Erwerbung der für den Dienst als Leutnant nötigen praktischen

Erfahrung gegeben. Die Lehrer von der Marineschule, welche sämtlich Seeoffiziere sind, begleiten den Jahrgang Fähnrichs auf die Schulschiffe, welche, drei an der Zahl, unter einem Kontreadmiral zu einem Geschwader für eine achtmonatige Kreuztour vereinigt werden. Der Admiral setzt seine Flagge abwechselnd auf allen Schiffen, damit sämtliche Fähnrichs den Dienst auf einem Flaggschiff kennen lernen. Nach Beendigung des Schulschiffskursus werden die Fähnrichs auf die in Dienst befindlichen Schiffe der Flotte, meistens des ständigen Geschwaders, verteilt, wo sie unter der Verantwortlichkeit älterer Offiziere Leutnantsdienste tun, immer aber von einem besonders dazu kommandierten Offizier beaufsichtigt und von den Offizieren der Spezialfächer instruiert werden, während der regelmäßige Unterricht aufhört.

3. Die Ausbildung der Leutnants und Oberleutnants wird sowohl in praktischer wie in theoretischer Beziehung gefördert, und es ist Pflicht des Kommandanten, seine Offiziere zur Vervollkommnung in ihrem Beruf anzuhalten. Ungefähr zwei Monate nach ihrer Anbordkommandierung hat er die Leutnants einer Prüfung in Dienstkenntnis, Rollen, Schiffs- und Maschinenkunde zu unterziehen. In Bezug auf theoretische Weiterbildung wird sowohl die Erwerbung allgemeiner Kenntnisse wie das Studium der Fachwissenschaften während der dienstfreien Zeit angeregt. Besondere Vorschriften hierfür bestehen nicht, doch ist es üblich, daß jedem Offizier alljährlich ein Thema für eine schriftliche Arbeit über praktische und theoretische Fragen, je nach seinem Rang, seiner Spezialausbildung oder sonstigen Fähigkeiten zugeteilt wird. Diese Arbeiten werden von den Kommandanten begutachtet und die besten dem Geschwaderchef vorgelegt, welcher seinerseits eine Auswahl trifft und die würdigsten dem Marineminister vorlegt. Dieser erteilt den Verfassern der besten Arbeiten Belobigungen, und diese Arbeiten werden alljährlich zu einem besonderen Heft vereinigt, gedruckt und überall in der Marine verteilt. Auch zum Halten von Vorträgen werden Offiziere öfters kommandiert.

4. Die Marineakademie in Tokio hat vier verschiedene Kurse, welche Koschu, Otsuschu, Senka und Koschiuka heißen. Der erstere ist für eine Anzahl ausgewählter Oberleutnants bestimmt, die für die Wahrnehmung der höheren Stellen vorbereitet werden sollen. Der Kursus dauert zwei Jahre und umfaßt Strategie und Taktik, Seegeschichte und Fortifikation, Völkerrecht, Verwaltungskunde, Nationalökonomie, Artillerie, Torpedolehre, Navigation, Schiffbau und Maschinenkunde. Während des Kurses finden häufige Abkommandierungen der Teilnehmer zu Manövern sowie zur Besichtigung von Schiffen, Befestigungen, Werften und Fabriken statt.

Der zweite Kursus dauert ein Jahr und ist für die Ausbildung von Spezialisten in Artillerie, Torpedowesen und Navigation bestimmt. Die Teilnehmer erhalten jedoch neben dem Unterricht in dem Spezialfach noch solchen in sonstigen Fächern. Die Bewerbung um Kommandierung zu diesem Kursus ist freigestellt; die Auswahl unter den sich Meldenden erfolgt nach Bestehen einer Prüfung in Mathematik und fremden Sprachen. Artillerie- und Torpedooffiziere werden nach Beendigung dieses Kurses meistens noch auf drei Monate zur Artillerie- und Torpedoschule (siehe 5) kommandiert.

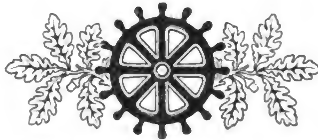
Der dritte Kursus ist für Stabsoffiziere und Kapitänleutnants eingerichtet, welche ein beliebiges Fach nach ihrer Wahl studieren können, vorausgesetzt, daß die Anforderungen des Dienstes dies zulassen und ein Nutzen für die Marine daraus zu erwarten steht.

Der vierte Kursus endlich ist kein regelmäßiger, und nur wenn die Verhältnisse es gestatten, werden Offiziere verschiedener Dienstgrade zu Vorlesungen in Spezialfächern, z. B. Strategie und Taktik, einberufen.

5. Die Artillerie- und Torpedoschule in Yokosuka hat besondere Kurse für Stabsoffiziere, für Kapitänleutnants und für diejenigen Oberleutnants, welche die Kurse in diesen Fächern auf der Marineakademie in Tokio durchgemacht haben, sowie endlich

für Leutnants zum Zwecke der weiteren praktischen Ausbildung. Außerdem werden bei Neueinführung von Waffen oder Kalibern und bei Änderungen der Exerzierreglements Offiziere der verschiedenen Dienstgrade zu einem Kursus einberufen, um später als Instrukteure für die übrigen Offiziere Verwendung zu finden.

Der Vortragende fügt zum Schluß hinzu, daß für besondere Vervollkommnung in einem Spezialfach keine erhöhten Gebührnisse gewährt werden. Allerdings erhalten besonders geeignete Offiziere die wichtigeren Posten und haben Aussicht auf frühere Beförderung.



Literatur.

Das diesjährige „**Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft**" — Verlag von Julius Springer, Berlin; 40 Mark — hat zwar einen etwas geringeren Umfang und weist auch keinen so reichen Bilderschmuck auf wie seine Vorgänger, bietet aber wieder so viel des Wissenswerten, daß der hohe Preis diejenigen, die an dem Buche interessiert sind, sicherlich nicht von dessen Beschaffung abhalten wird. Wie im Vorjahr — Jahrgang 1903, S. 646 — nennen wir auch jetzt wieder in erster Linie die Aufsätze, die kein speziell technisches Interesse in Anspruch nehmen, und begreifen hierunter ganz besonders den Wiesingerschen Vortrag „Über den Wert und die Bedeutung der Lohnformen". Nicht unterdrücken möchten wir hierbei die kleine Einschaltung: die Antwort eines sozialistischen Führers auf die an ihn gerichtete Anfrage bezüglich der wirtschaftlichen Gleichheit im „Zukunftsstaat". Die Antwort lautet: „Es ist mir unbekannt, ob noch Schwärmer dafür vorhanden sind." Dieses Bekenntnis verdiente immerhin, niedriger gehängt zu werden. Von weiteren Mitteilungen heben wir vor allem den Riedlerschen Vortrag über Dampfturbinen und die auch für den Laien hoch interessanten „Hydrodynamischen Experimentaluntersuchungen" von F. Ahlhorn hervor, bei denen dieser vermittelst eines von ihm konstruierten, höchst sinnreichen Apparates die Bewegung des strömenden Wassers an einem ihm entgegentretenden Hindernisse photographierte. Weiterhin seien die Abhandlungen von W. Hök über „Trunkdeckdampfer" und diejenige von J. Pohlig über das „Entladen von Schiffen mit Berücksichtigung ihrer zweckmäßigsten Bauart" genannt, in denen der Anteil der Handelsmarine an den Fortschritten der Technik zu Worte kommt. Sehr wichtig und interessant ist endlich der Vortrag von A. Isakson über „Die gegenwärtige unbefriedigende Vergleichsstatistik der Handelsflotten", die hauptsächlich durch die sehr verschiedenen Methoden in der Feststellung der Rechnungseinheiten und der wirtschaftlich bedeutsamen Faktoren verschuldet wird; der Verein hat eine internationale Feststellung gemeinsamer Grundlagen seinerseits angebahnt.

Die Gesellschaft selbst erfreut sich nach dem beigefügten Geschäftsbericht einer befriedigenden Entwicklung; ihre Mitgliederzahl hat das erste Tausend überschritten.

Die Samoa-Inseln. Entwurf einer Monographie mit besonderer Berücksichtigung Deutsch-Samoas. Von Dr. Augustin Krämer, Kaiserlicher Marinestabsarzt. Herausgegeben mit Unterstützung der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amts. — Stuttgart. E. Schweizerbartsche Verlagsbuchhandlung.

I. Band: Verfassung, Stammbäume, Überlieferungen. II. Band: Ethnographie. Anhang: Die wichtigsten Hautkrankheiten der Südsee.

Aufs lebhafteste bedauern wir, daß Raum und Zeit uns nicht gestatten, dem großen Werk des Stabsarztes Dr. Krämer über die Samoa-Inseln die gebührende Würdigung zuteil werden zu lassen. Was zahlreiche Schriftsteller vor ihm vereinzelt mit Staunen berichteten, finden wir hier in Vollständigkeit und in ein System gebracht, und schmerzlich würden wir nach der uns hierdurch gewordenen näheren Kenntnis beklagen, wenn dies singende, lachende Naturvolk, das trotz seiner Fehler und Schwächen so überaus liebenswürdig erscheint, durch die aus europäischer Gewinnbegierde veranlaßte Importierung schmutziger, sittenloser Kulis angesteckt und allmählich vernichtet würde. Ihre Sitten und Sagen freilich, ihre Melodien, ihre klangvolle Sprache und ihre poesiereichen Tänze würden dem Forscher durch Krämers Sammelfleiß erhalten bleiben, während an der köstlichen Natur jener Eilande auch die Chinesen wohl Jahrhunderte

zu arbeiten hätten, bis sie die kahlen Einöden zuwege brächten, wie wir sie z. B. in Tsingtau vorfanden. Freilich die alles nivellierende Überkultur des letzten Jahrhunderts wird vor solchen Rücksichten nicht haltmachen, und um so wärmeren Dank schulden wir dem Verfasser, der Jahre mühevoller Arbeit unter Verzicht auf sein reguläres Fortkommen nicht scheute, um durch intimsten Verkehr mit jenen harmlosen Kindern der Natur alles kennen zu lernen, was an alten Gebräuchen noch erhalten und unterdessen in unaufhaltsamem Verschwinden begriffen ist. Loben müssen wir noch den sehr schönen Bilderschmuck. Wer von unseren Lesern nach der Südsee kommandiert wird, sollte nicht unterlassen, sich vorher mit dem Krämerschen Werke eingehend bekannt zu machen.

Aufgaben der Aufnahmeprüfungen für die Kriegsakademie 1902 und 1903 mit Lösungen. — Oldenburg 1904. Gerhard Stalling. — Preis 1,25 Mark.

Die Aufgaben und Lösungen sind seinerzeit im Deutschen Offizierblatt erschienen und liegen nun in einer Sonderausgabe vor. Die Lösungen sind zweckmäßig und sorgfältig bearbeitet, so daß die billige Schrift zur Vorbereitung zur Prüfung empfohlen werden kann.

Einführung in die Marineverwaltung. Für deren Anwärter bearbeitet von P. Koch, Geheimer Admiralitätsrat. — Leipzig. Dürrsche Buchhandlung. — Preis gebunden 1,20 Mark, in Partien 1 Mark.

Das vorliegende kleine Werk bringt nach einigen einleitenden Bemerkungen über die verschiedenen Wandlungen, welche die Marineverwaltung im Laufe der Zeiten durchgemacht hat, zunächst eine Abhandlung über ihre Stellung innerhalb der Reichsverwaltung, insbesondere dem Reichskanzler, dem Reichsschatzamt, der Reichsbank und der Reichshauptkasse, dem Bundesrat und Reichstag sowie dem Rechnungshof gegenüber. Weiter werden die verschiedenen Verwaltungsbehörden vom Reichs-Marine-Amt bis zu den Lokalbehörden in ihrer Organisation behandelt, woran sich eine kurze Darstellung der Dienstverhältnisse der Marinezahlmeister, als der Vertreter der Verwaltung der Marineteile an Land und zur See, angliedert. Zum Schluß werden in einer Reihe besonderer Kapitel noch das Etats- und Kassenwesen, Rechnungslegung, Kontrollwesen, Selbstbewirtschaftung und Verdingungswesen besprochen. Der Verfasser hat, ohne sich in Einzelheiten zu verlieren, überall in kurzer und prägnanter Schreibweise das Wesentliche herauszuheben verstanden und, wo es erforderlich erschien, einen Überblick über die historische Entwicklung eingefügt, wodurch das Buch ein besonderes Interesse gewinnt. Es wird daher nicht nur für den von der Schulbank kommenden Anwärter, sondern allgemein, für Fachleute wie für Laien, von Wert sein und, als einem schon längst gefühlten Bedürfnis abhelfend, mit Freuden begrüßt werden.

Technologie Navale. Physique et Chimie Industrielles. Matières Premières. — Procédés de Fabrication et Outillage. — Par L. Callou, Ingénieur en chef de la Marine. Ancien sous-directeur de l'école d'application du génie maritime. — Druck und Verlag Augustin Challamel, 17 rue Jacob. Paris 1904. — Preis 30 Francs.

Das Buch behandelt in vier Teilen alle physikalischen und chemisch industriellen Materien, nicht nur für den Marinetechniker, sondern auch für den Seeoffizier, der sich in technischen Stellungen befindet.

Abschnitt I behandelt in vier Kapiteln alle Erscheinungen der Wärmemechanik, Praxis und Theorie des Brennwertes und der Verbrennung der Brennmaterialien, die Wärmekalorien, festes, flüssiges Brennmaterial, den künstlichen Zug für die Verbrennung, die Beschickung der Rosten, Einnehmen von Kohlen an Bord usw.

Abschnitt II behandelt das zu den Schiffskonstruktionen verwendete Baumaterial, wie Holz, dessen Imprägnierung gegen Fäulnis und für Feuerfestigkeit, Eisen,

Stahl, Bessemer-, Siemens-Martin-Stahl, Kupfer, Aluminium, Nickel, Legierungen; weiterhin die mechanischen und physikalischen Eigenschaften des Materials, die Bearbeitung, Kälteanlagen, Schmiermaterial, Sprengstoffe, Anstrichmassen, Verzinkung und dergl. in sechs Kapiteln.

Abschnitt III beschäftigt sich in vier Kapiteln mit den Arbeitsmethoden zur Herstellung des Materials, Schmieden, Herstellung von Rohren, Ankern, Ketten, Nieten, Profilstahlen, Blechen usw. in der Herstellung und Bearbeitung.

Abschnitt IV behandelt in fünf Kapiteln die Arbeitsmaschinen, Werkstätten für Holz- und Metallbearbeitung, den Bearbeitungsmethoden von Stahl, Eisen und dergl.

Die Darstellungen sind sehr ausführlich und das Material ist in den Abschnitten sehr übersichtlich getrennt gehalten. Die einzelnen Kapitel dieser Abschnitte geben in logischer Folge alles Wissenswerte über die angewandte Technologie in der Marinekonstruktion und für die Benutzung in den technischen Instituten der Marine, so daß das Werk auch mit Erfolg für den Unterricht in den technischen Lehranstalten der Marine benutzt werden könnte.

Das Werk sollte in keiner Marinebücherei fehlen. K.

Vierteljahrskarten für die Nordsee und Ostsee. Herausgegeben von der deutschen Seewarte. — Zu beziehen durch Eckardt & Meßtorff, Hamburg. — Preis 0,75 Mark.

Auf Anregung und Anordnung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts ist die Seewarte mit einer neuen periodischen Veröffentlichung zum Nutzen und Besten der deutschen Schiffahrt hervorgetreten. Es handelt sich um eine Ergänzung der Monatskarte für den Nordatlantischen Ozean, die vierteljährlich die für den Seefahrer wichtigen Erscheinungen in der Nordsee, Ostsee und dem Englischen Kanal gibt. Ihr Format ist nahezu das der Monatskarte, wodurch ein für den täglichen Gebrauch genügend großer Maßstab gesichert wurde; die Ausführung erfolgte in dem die Übersichtlichkeit erleichternden Vierfarbendruck durch die Geogr. Lith. Anstalt von J. Köhler, Hamburg. Sie enthält außer den Küsten mit Angaben der Sturmwarnungs-, Wind-, Semaphor-, Eissignal-, Funkentelegraphie-, Lloydsignal-, Seetelegraphenstationen der in Betracht kommenden Länder in graphischer Darstellung deren Sturmwarnungssignale. Die mittlere Häufigkeit der Winde und Darstellung der Sturmbahnen beruht und bezieht sich bei dem bisherigen Mangel an Seebeobachtungen auf die Küstenbeobachtungsstationen. Ferner sind eine Anzahl Dampferwege mit Entfernungen und für Kanal, Irische See und Nordsee die cotidal lines eingetragen, Flut- und Ebbeströmung sowie die vorherrschende Richtung der Meeresströmungen sind durch Pfeile bezeichnet, Wracks und driftende Gegenstände rot eingezeichnet. Außer der Erklärung der Zeichen ist eine kurze Übersicht über die Winde, Stürme, Luftdruck und Temperatur, Wassertemperatur, Nebelhäufigkeit und Eis in der Ostsee mit einer tabellarischen Übersicht der Eisverhältnisse für einige Häfen gegeben. Eine Tabelle weist die Abgangs- und Ansteuerungspunkte nach Breite und Länge nach, die den Entfernungen der Dampferwege zugrunde liegen, eine andere bei Benutzung des Kaiser Wilhelm-Kanals. Die Linien gleicher Mißweisung sind ausgezogen, Anomalien besonders bezeichnet. Drei Nebenkärtchen stellen den Luftdruck, die Lufttemperatur, Wassertemperatur und Nebel dar. Die Rückseite der Karte bringt auf 12 Kärtchen die Gezeitenströmungen in der Nordsee und im Englischen Kanal in der durch das Handbuch für den Englischen Kanal (D. S.) und die Gezeitentafeln (R. M. A.) bekannten Darstellung. Diese Karten sind übrigens auch auf der Rückseite der Märzkarte für den Nordatlantischen Ozean abgedruckt. Die Rückseite der Frühlingskarte gibt die Signale der Fischerfahrzeuge der Küstenstaaten und Darstellungen der Netze und ihres Gebrauches. Die Vierteljahrskarten kommen einem lange in Seefahrtskreisen geäußerten Wunsche entgegen und werden sich in der Praxis wohl bewähren. M.

Kriegskarte von Deutsch-Südwestafrika, 1:800000. Im Auftrage des Großen Generalstabes auf Grundlage aller bisher veröffentlichten Karten und der unveröffentlichten Materialien der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes u. a. m. hergestellt in dem kartographischen Institut Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) unter Leitung von Paul Sprigade und Max Moisel. — 8 Blätter à 1 Mark.

Das allgemeine Interesse an den beiden Kriegsschauplätzen in Südwestafrika und Ostasien hat eine Reihe kartographischer Publikationen hervorgebracht, auf die wir im einzelnen zurückzukommen gedenken. Uns am nächsten liegt die Gruppe von Blättern, deren Titel wir oben ausführlich wiedergegeben haben. Zwar beruhen „die der Karte zugrunde liegenden Materialien“ — wie der Aufdruck besagt — „zum Teil nur auf flüchtigen Krokis“, auch ergibt der Maßstab, daß der Grad von Genauigkeit nicht sehr groß sein kann, doch scheinen die Blätter, in denen namentlich die Flußläufe und Terrainerhebungen mit hoher Deutlichkeit eingetragen sind, für die Orientierung einer marschierenden Truppe immerhin ausreichend, sie werden jedenfalls ausreichen müssen, solange etwas wirklich Besseres nicht vorhanden ist. Die acht Blätter, deren jedem ein Übersichtsblatt des ganzen Schutzgebietes beigegeben ist, umfassen folgende Bezirke: Warmbad, Keetmanshoop, Rehoboth, Windhuk, Otavi, Ovambo, Zesfontein und Andara. Zu loben ist die jedem Blatt beigegebene Erklärung der üblichen Ortsbezeichnungen als „hoogh“ Hochebene, „poort“ Engpaß, „fontein“ Quelle usw. Wir zweifeln nicht, daß die neue Karte unsern im Schutzgebiet z. B. kriegerisch tätigen Truppen von hohem Wert sein wird.

Außer der bereits besprochenen großen Karte von Südwestafrika liegen uns noch je zwei weitere Kartenwerke von den Kriegsschauplätzen dort und in Ostasien vor.

Die eine „Ostasien“ ist bearbeitet von A. Herrich und erschienen bei Carl Flemming in Glogau, sie trägt die Verlagsnummer: Generalkarte Nr. 45. Bei einem Maßstab von 1:4500000 (1 cm Karte = 45 km Natur) reicht sie im Süden bis Formosa, im Westen bis zum Golf von Tonking und zeigt im Osten die japanischen Inseln. Seitenkärtchen bringen unser Schutzgebiet Kiautschou, die Bai von Tokio, die Küstenlage bei Söul, den Gesamtverlauf der sibirischen Bahn, den Golf von Petschili und eine Übersichtskarte zur Darstellung. Bei sehr lebhafter Unterscheidungsfärbung und einem Preise von nur 1 Mark erscheint dieses Blatt als sehr erwünschtes Hilfsmittel für den Zeitungsleser bezw. das größere Publikum, das sich mit den kriegerischen Ereignissen im fernen Osten eingehend beschäftigen will.

Die zweite von Paul Langhans für den Verlag von Justus Perthes in Gotha bearbeitete Karte nennt sich ausdrücklich „Neue Kriegskarte von Ostasien“ und trägt dieser besonderen Zweckbestimmung durch Einzeichnung der Signaturen für die russischen und japanischen Streitkräfte Rechnung; es ist dabei wohl an die Friedensdislokation oder die Anfangsstellungen beider Mächte gedacht, da der Verlauf des Krieges hierin jedenfalls wesentliche Veränderungen hervorbringen muß. Diese Karte umfaßt bei einem Maßstab von 1:5000000 den Kriegsschauplatz in engerem Sinn, sie reicht südlich bis etwas unterhalb Shanghai und zeigt im Norden die Insel Sachalin in ganzer Längenausdehnung. Recht deutliche Nebenkarten veranschaulichen Hakodate, Port Arthur, Hyogo Kobe, die Tokiobai, die Umgebung von Yokohama, Nagasaki und zum Vergleich die Küsten des Deutschen Reiches in den Abmessungen der Hauptkarte. Der Preis dieser Karte beträgt 1 Mark. Wir nehmen an, daß diese Karte ihr Publikum mehr in militärischen Kreisen finden wird.

„Südwestafrika“ behandelt der Perthessche Verlag in zwei Blättern, die mit einem Maßstabe von 1:2000000 dem „Deutschen Kolonialatlas von Langhans“ entnommen und zum Preise von 2 Mark als Sonderausgaben erschienen sind. Die Blätter reichen vom Ovambolande im Norden bis zum Namalande im Süden; der östlichste Teil des Schutzgebietes fehlt als für den vorliegenden Zweck unerheblich. Auch hier ist

dem militärischen Zwecke durch scharfe Kennzeichnung der Verkehrswege und Unterstreichung der Militär- und Polizeistationen Rechnung getragen, während eine Reihe von Nebenkarten die wichtigsten Punkte der Küste und die ethnographischen Verhältnisse des Schutzgebietes zur Anschauung bringen.

Dem Flemmingschen Verlage entstammt ein sehr übersichtliches Einzelblatt — Maßstab 1 : 3000000, das namentlich durch die beigefügten Übersichtskarten — Deutsch-Südwestafrika und Kapkolonie, „Schiffsverbindungen nach dem Schutzgebiet“, Lageplan von Swakopmund — und eine Maßstabsvergleichskarte von Wert ist. Die Straßenzüge sind dem kleinen Maßstab entsprechend weniger scharf hervorgehoben, dagegen erleichtert die Eintragung der Namen der eingeborenen Stämme deren Auffindung. Bearbeitet ist diese 1 Mark kostende Karte von Otto Herkt. Auch bei dieser Karte dürfte hauptsächlich an die Benutzung durch das größere Publikum gedacht sein.

Nautisches Rechenbuch. Sammlung von Aufgaben zur Vorbereitung für die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt. Von O. Mennenga, Navigationslehrer. — Emden und Borkum, Verlag von W. Haynel 1904.

Das Buch enthält eine stattliche Reihe von Aufgaben aus denjenigen Gebieten der Mathematik und Navigation, deren Kenntnis in der Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt verlangt wird und aus denen schriftliche Prüfungsarbeiten gestellt werden. Die Sammlung erstreckt sich demgemäß auf Aufgaben: aus der Arithmetik über die Teilbarkeit der Zahlen, Bruchrechnung, Verhältnisgleichungen, Regeldetri und Kettensatz, Gesellschaftsrechnung; aus der Navigation über die Besteckrechnung — Gebrauch der Strich- und Gradtafel, Verwandeln der Kurse, Gebrauch des Kursdreiecks, Koppelkurse (von letzteren 68 Aufgaben) —, Kartenaufgaben (60), Loggaufgaben, Verwandlung von Bogenmaß in Zeitmaß, Meridianbreiten aus beobachteten Höhen von Sonne und Fixsternen (im oberen und unteren Meridian), Berechnung von Hoch- und Niedrigwasser, Chronometerlängen (für die Prüfung nicht vorgeschrieben), Bestimmung der Kompaßdeviationen nach Sonnenzeiten mit Hilfe von Azimuttafeln.

Die Auflösungen der Aufgaben sind von demselben Verfasser in einem besonderen Heft gegeben, das von der angeführten Verlagshandlung zu beziehen ist. Die Kartenaufgaben und die meisten sonstigen Ortsbestimmungen fallen in die Ost- und Nordsee und die englischen Gewässer. Die Aufgaben aus der astronomischen Navigation sind für das Jahr 1905 gedacht und gelöst und setzen den Gebrauch des Nautischen Jahrbuchs für dieses Jahr voraus.

Wer Unterricht erteilt, weiß eine Aufgabensammlung zu würdigen; die vorliegende, in erster Reihe für den Gebrauch in den Navigationsvorschulen bestimmt und auf einzelne Abschnitte der Nautik beschränkt, wird trotz dieser Beschränkung den Navigationslehrern willkommen sein, auch vielen Schülern, die durch selbstgestellte Aufgaben Übung und Sicherheit im Rechnen zu gewinnen bestrebt sind, gute Dienste leisten können. **R.**

O. Reynaud: **Hygiène des Colons.** — Paris. J. B. Baillière & Fils. — Preis 4 Franken.

Das vorliegende Buch stellt den zweiten Band eines Werkes über Kolonialhygiene dar. Während der erste Band sich mit der Hygiene der Kolonialeinrichtungen im allgemeinen beschäftigt, behandelt dieser zweite die Hygiene der Kolonisten selbst. Wie der Generalinspektor des Sanitätsdienstes der französischen Kolonie Kermorgant, von dem das Vorwort des Buches stammt, bemerkt, hängt der Erfolg jeder Kolonisation von der Art ihrer Vorbereitung ab, und das beste Mittel für einen Erfolg ist in erster Linie das, die Kolonisten über die unumgänglich notwendigen Vorsichtsmaßregeln zu unterrichten, die sie anwenden müssen, um sich ihre Gesundheit in dem neuen Klima zu erhalten. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend sind ja auch bei uns Leitfäden und kurze

Handbücher entstanden, die, in populärer Weise geschrieben, den obigen Zweck zu erreichen suchen. Das Werk des Dr. Reynaud ist mehr als ein bloßes Handbuch. Es bespricht sehr eingehend die Gesamthygiene, so eingehend, daß es für Kolonialleiter und für Kolonialärzte als wirkliches Nachschlagewerk größeren Wert besitzen dürfte, denn als handlicher Führer für den Kolonisten selbst. Für diesen sind die einzelnen Teile zu eingehend behandelt, und könnte für ihn eine ganze Reihe von Abschnitten wesentlich verkürzt werden.

Die Einteilung des in sieben Artikel zerfallenden Buches ist derart, daß im ersten zunächst die an den Kolonisten zu stellenden notwendigen körperlichen Anforderungen besprochen werden und im Anschluß hieran die Zeit der Ausreise in die Tropen.

Der zweite Abschnitt beschäftigt sich mit der Wohnungsfrage in den Kolonien. An der Hand einer Reihe von Abbildungen werden die verschiedenen Häuserarten in den Tropen, ihr Material, ihre Ventilation, Erleuchtung usw. eingehend beschrieben.

Ein sehr großer Platz ist im dritten und vierten Abschnitt der Ernährung des europäischen Kolonisten gewidmet und recht ausführlich dann die Wasserversorgung besprochen, eines der wichtigsten Kapitel bei jeder Gründung einer Niederlassung. Auch über die Trinkbarmachung mangelhaften Trinkwassers wird der Leser genau unterrichtet, und die verschiedenen Filter finden eingehende Berücksichtigung unter Anfügung guter Abbildungen.

Der fünfte Abschnitt handelt über die Kleidung und über die Körperpflege, und in den sechsten finden sich die Regeln verzeichnet, nach denen der Kolonist in den warmen Zonen je nach der Art seiner Berufstätigkeit (Pflanzer, Kaufmann usw.) sein Leben einrichten muß.

Der siebente und letzte Abschnitt bespricht die erste Hilfeleistung bis zur Ankunft des Arztes.

Alles in allem ein fleißig ausgearbeitetes und flott geschriebenes Buch, viel Wissenswertes enthaltend und leicht zu lesen. Dr. Uthemann.

Das Malariafieber, dessen Ursachen, Verhütung und Behandlung. Winke für Reisende, Jäger, Militärs und Bewohner von Malariagegenden von Ronald Roß. F. R. C. S., D. P. H., F. R. S. usw. — Süßerott's Kolonialbibliothek. Wilhelm Süßerott. Berlin 1904. — Preis 2,50 Mark.

Ronald Roß, der berühmte Malariaforscher, dessen Verdienste im Jahre 1902 durch Verleihung des Nobelpreises eine hohe Anerkennung gefunden haben, hat in einem handlichen Büchlein knapp und in klarer Form für den Laien die Malariaverhütung und Behandlung dargestellt. Besonders wertvoll ist der Hinweis auf die Ausrottung der Malaria, die methodisch durchgeführt Erfolge erzielen muß, wie Stabsarzt Ollwig dies erst kürzlich in Dar es Salam bewiesen hat. Das Werk zerfällt in vier Abteilungen. Die erste handelt von der Malaria im allgemeinen, die zweite von den Moskitos, die dritte von der Verhütung und die letzte von der Behandlung der Malaria. Die Übertragung der Malaria durch Moskitostiche wird so klar geschildert, daß alle, die diesen Abschnitt lesen, hoffentlich dadurch zu Verbreitern dieser Lehre werden und zu Bekämpfern der falschen Lehre von der Entstehung des Fiebers durch Sumpfgase, durch feuchte Nebel, durch die Bodenluft usw. Leider hat der Druckfehlerteufel bei den erklärenden Abbildungen auf S. 26 dem Verfasser einen häßlichen Streich gespielt, indem er, die Unterschriften verwechselnd, die gewöhnliche Mücke (Culex) als Malariamücke (Anopheles) bezeichnet und umgekehrt. Wenn nun der Leser, durch die Abbildungen geleitet, in seiner Wohnung sich auf den Fang der ihn gefährdenden Anopheles begäbe, würde er denselben Erfolg haben, wie wenn er auf einer Wolfsjagd die Hunde anstatt der Wölfe erlegte. Es ist zu wünschen, daß der sehr entstellende Druckfehler bald ausgemerzt wird.

Im übrigen kann das kurze Büchlein nur jedem, der sich in leichter Weise über die Malaria und über das Leben in Malariagegenden unterrichten möchte, insbesondere jedem Tropenreisenden und Kolonisten, warm empfohlen werden. Dr. Uthemann.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. Vierter Band. — Berlin 1903. Verlag von Franz Vahlen.

Jeder, der für das Militärstrafrecht und das Militärstrafverfahren sich interessiert, wird es mit Freuden begrüßen, daß wieder ein neuer Band der Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts erschienen ist und die schon lange gewünschte Aufklärung über viele Fragen bringt, deren Beantwortung in der Praxis, da bisher sehr erhebliche Meinungsverschiedenheiten bestanden, schwierig war. Wir empfehlen warm ein eingehendes Studium des Bandes und greifen zum Beweise der Vielseitigkeit und Wichtigkeit der ergangenen Entscheidungen, ebenso wie wir dieses bereits hinsichtlich des dritten Bandes getan haben, einige wenige Entscheidungen heraus.

Nr. 23 S. 86 erörtert die Voraussetzungen, unter denen Urlaubskarten, Urlaubsscheine, Urlaubspässe als Urkunden im Sinne des Strafgesetzes anzusehen sind und bei ihrer Verfälschung eine Bestrafung wegen Urkundenfälschung erfolgen muß. In Nr. 26 S. 101 wird die Frage geklärt, inwieweit Offiziere z. D. als militärische Richter berufen werden können. Aus Nr. 28 S. 111 ergibt sich, daß Personen des Soldatenstandes des aktiven Heeres oder der aktiven Marine Anträge auf Strafverfolgung gegen Personen, welche der Militärstrafgerichtsbarkeit unterstehen, nur auf dem Dienstwege unter genauer Beobachtung der Allerhöchsten Ausführungsbestimmungen zu § 151 Abs. 1 M. St. G. O. anbringen dürfen und mithin ein Strafantrag, für welchen der Dienstweg vorgeschrieben, aber nicht eingehalten ist, keine rechtliche Wirkung hat. In Nr. 51 S 192 wird ausgeführt, daß der Kriegsgerichtsrat, durch welchen der Angeklagte gemäß § 404 M. St. G. O. über seine Revisionsanträge und deren Begründung zu Protokoll zu vernehmen ist, sich nicht auf einfache Entgegennahme der Erklärungen des Angeklagten zu beschränken, sondern diesem sowohl hinsichtlich des Inhalts der Revisionsbegründung als auch bezüglich der formellen Fassung derselben als sachverständiger Berater zur Seite zu stehen hat. Nr. 52 S. 195 erläutert die Tatbestandsmerkmale der Fahnenflucht — § 69 M. St. G. O. — und stellt fest, daß unter Verpflichtung zum Dienst im Sinne des erwähnten Gesetzesparagraphen die dem Betreffenden obliegende subjektive, konkrete Dienstpflicht zu verstehen ist. Das Reichsmilitärgericht kommt, indem weiter ausgeführt wird, daß die konkrete Dienstpflicht der Mannschaften der Marine je nach ihrem Kommandoverhältnisse an Land oder an Bord eine wechselnde ist, zu dem Schluß, daß Fahnenflucht bereits dann vorliegt, wenn ein Marineangehöriger eine unerlaubte Entfernung in der Absicht begeht, sich hierdurch einem für das Ausland bestimmten Ablösungstransport, zu dem er kommandiert ist, dauernd zu entziehen.

Einführung in die Militärstrafgerichtsordnung. Herausgegeben von Prof. Fr. Julius Weissenbach. Dritte erweiterte Auflage. — Berlin 1904. Verlag von Ernst Siegfried Mittler & Sohn.

Die praktische Brauchbarkeit des Buches wird dadurch genügend erhellt, daß seit der kurzen Zeit seines Erscheinens bereits die dritte, hier vorliegende, Auflage sich als erforderlich herausgestellt hat. Das Buch enthält in sachlicher übersichtlicher Darstellung alles Wissenswerte für diejenigen, die ohne größeren Zeitaufwand sich über die wesentlichen Bestimmungen der neuen Militärstrafgerichtsordnung orientieren wollen.

In einem besonderen Anhange, der den früheren Auflagen nicht beigefügt war, hat die Stellungnahme des Reichsmilitärgerichts und des Reichsgerichts zu den wichtigeren in Betracht kommenden Fragen Berücksichtigung gefunden. Zu bedauern ist allerdings, daß die betreffenden Rechtssätze nicht in den Text des Buches mitaufgenommen sind, da hierdurch ihr Studium wesentlich erleichtert worden wäre.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Heft 33: 1. Aus dem südafrikanischen Kriege 1899—1902. 2. Operationen unter Lord Roberts bis zur Einnahme von Bloemfontein. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,80 Mark.

Der mit der Herausgabe dieser Einzelschrift verfolgte Zweck ist bereits bei Besprechung des 32. Heftes erörtert worden, dessen Fortsetzung Heft 33 bildet. Das vorliegende Heft ist für die Armee von ganz besonderem, unmittelbarem Wert, weil zahlreiche wertvolle Lehren für die Verwendung der Kavallerie im Gefecht und in der Aufklärung sowie für das Kampfverfahren der Infanterie in klarer und überzeugender Weise aus der Darstellung der Ereignisse abgeleitet sind.

Die Entwickelung der strategischen Wissenschaft im 19. Jahrhundert. Von v. Caemmerer, Generalleutnant z. D. — Berlin 1904. Wilhelm Baensch. — Preis gebunden 8 Mark.

Das vorliegende Buch ist kein Lehrbuch der Strategie, sondern entwickelt nur die leitenden Gedanken auf dem Gebiete der Strategie im 19. Jahrhundert, hauptsächlich anknüpfend an die Ansichten oder Taten von Männern wie Bülow, Jomini, Erzherzog Karl, Clausewitz, Willisen, Moltke im Gegensatz zu Napoleon, Schlichting. In letzterer Beziehung steht General v. Caemmerer bekanntlich auf dem Standpunkt, der von anderer Seite lebhaft bekämpft wird, daß nämlich in der Strategie Moltkes ein grundsätzlicher Unterschied gegenüber der Strategie Napoleons zu erkennen sei. Wie man hierüber auch denken mag, so gibt das Buch jedenfalls zum ersten Male einen klaren, interessant geschriebenen Überblick und füllt damit eine Lücke in sehr dankenswerter Weise aus.

Russische Truppen und Offiziere in China in den Jahren 1901—1902. Von Wereschtschagin. Deutsch von Leutnant Ullrich. — Mülheim a. Rh. C. G. Künstler Wwe.

Der russische Oberst Wereschtschagin schildert die Erlebnisse einer Reise von Petersburg nach der Mandschurei und China in interessanter Weise, ohne jedoch wesentlich Neues zu berichten. Die Tätigkeit der Russen im fernen Osten wird in offener, ihre Vorzüge und Mängel berührender Sprache erörtert. Die Heimreise machte der russische Offizier mit dem bekannten französischen Oberst Marchand zusammen, dem auf allen Stationen der mandschurischen und sibirischen Bahn große Ovationen bereitet wurden.

Die Bedeutung der Festungen in der großen Kriegführung. Von Schröter, Major. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,50 Mark.

Der Verfasser entwickelt an der Hand der Moltkeschen Operationsentwürfe für die Kriege gegen Dänemark, Österreich und Frankreich die Gedanken Moltkes über die operative Ausnutzung der Festungen und knüpft hieran Vergleiche mit der Gegenwart und Betrachtungen allgemeiner Art über Landesbefestigung und die Bedeutung der Festungen für die große Kriegführung. Das Buch tritt dem vorzüglichen und allgemein anerkannten Werke desselben Verfassers über „Die Festung in der heutigen Kriegführung" ebenbürtig und ergänzend zur Seite. Es ist für jeden, der sich mit den Fragen der Landesbefestigung befaßt, unentbehrlich.

Napoleons Untergang 1815. Von v. Lettow-Vorbeck, Generalmajor a. D. Erster Band: Elba—Belle-Alliance. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 14 Mark.

Das Werk bildet einen Teil der Geschichte der Befreiungskriege, eines bedeutenden, von der Mittlerschen Hofbuchhandlung ins Leben gerufenen Unternehmens, von

dem schon je ein Band von Friederich über 1813 sowie von v. Janson über 1814 erschienen ist. Außer den deutschen Archiven stand dem Verfasser das bisher für deutsche Offiziere verschlossene Kriegsarchiv in Paris zur Verfügung. Auf Grund seiner Forschungen ist der General v. Lettow-Vorbeck vielfach zu neuen Ergebnissen gelangt, so z. B. in bezug auf den Befehl am Abend des 16. zum Rückzug auf Wavre, den Gneisenau nicht selbständig erlassen hat, sowie in bezug auf den Entschluß Blüchers, am 18. dem Verbündeten mit der ganzen Armee zu Hilfe zu kommen, den er gegen den Rat Gneisenaus faßte. Ebenso ist die Beurteilung Napoleons und Wellingtons von hohem Interesse. Das hervorragende Werk reiht sich den früheren Veröffentlichungen des Verfassers, der zu den ersten Militärhistorikern zählt, würdig an.

Lehren aus dem russisch-türkischen Kriege 1877—1878. Von Krauß, Oberstleutnant im K. und K. Generalstabskorps. 1. Heft. — Wien 1903. Seidel & Sohn. — Preis 6 Mark.

Erst seit dem Erscheinen des russischen Generalstabswerkes ist eine Grundlage für das Studium dieses so lehrreichen, bisher so wenig nutzbar gemachten Feldzuges gewonnen. Auf Grund dessen unternimmt es der Verfasser, die Ereignisse auf Ursache und Wirkung zu prüfen und daraus Lehren für die Zukunft zu ziehen. Das 1. Heft behandelt die beiderseitigen Streitkräfte und Absichten sowie die Ereignisse bis zur ersten Schlacht von Plewna in interessanter und lehrreicher Weise. Die Fortsetzung des tüchtigen Werkes läßt hoffentlich nicht lange auf sich warten.

Studien über den Krieg. Von v. Verdy, General der Infanterie. 3. Teil: Strategie. 3. Heft: Operationsbasis. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 3,60 Mark.

Das 3. Heft bildet die Fortsetzung des groß angelegten Werkes über Strategie, dessen frühere Hefte bereits besprochen sind. Auf Grund der Betrachtungen der Feldzüge Alexanders, Cäsars, Napoleons und Moltkes entwickelt der Verfasser in geistreicher Weise seine Ansichten über die allgemeine Basis und die Operationsbasis.

Ausbildung für den Krieg. Von Frhr. v. Falkenhausen, General der Infanterie z. D. II. Teil: Die Übungen der Truppen. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 10 Mark.

Der Verfasser bespricht die Korps-, Divisions- und Brigademanöver, die Übungen der Brigaden und Regimenter der verschiedenen Waffen, die Ausbildung des Bataillons, der Kompagnie, Eskadron und Batterie, die Schießübungen und die Übungen im Kampf um befestigte Feldstellungen. An der Hand von Beispielen aus der Erfahrung, die auf der Karte durchgespielt werden, wird dargelegt, wie den Anforderungen kriegsmäßiger Ausbildung bei den Übungen entsprochen werden kann. Hierin beruht der bedeutende Wert des ausgezeichneten Werkes, dessen Studium dringend zu empfehlen ist.

Die Ausbildung der Infanterie. Von Frhr. v. Meerscheidt-Hüllessem. 1. Teil: Die Winterperiode. Preis 2,25 Mark. 2. Teil: Die Frühjahrsperiode. Preis 2,40 Mark. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Der Verfasser ist der Ansicht, daß gemäß den Anforderungen des heutigen Gefechts und den Veränderungen im sozialen Leben das Ausbildungssystem geändert werden müsse. An Stelle der allzu exerziermäßigen Ausbildung und einer eingedrillten Disziplin müsse eine mehr kriegsmäßige Ausbildung, und die Erziehung zum bewußt denkenden und handelnden Feldsoldaten treten. Sehr vieles in diesem Buche ist sehr beachtenswert, wenn auch manches auf Widerspruch stoßen wird.

Die Gestaltung der Geschoßgarbe der Infanterie beim gefechtsmäßigen Schießen. Von Krause, Hauptmann. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,25 Mark.

Auf Grund umfangreichen amtlichen Materials der Gewehr-Prüfungskommission, dessen Benutzung mit Freuden zu begrüßen ist, wird über viele Fragen des gefechtsmäßigen Schießens Aufklärung geschaffen und ein sehr wertvoller Beitrag zum Verständnis für das Wesen des Massenfeuers geliefert.

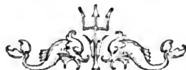
Die Grundlagen der Seeschiffahrt. Eine ökonomisch-politische Studie. Von Dr. Erich Murken. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,25 Mark.

Die recht lesenswerte kleine Schrift bringt eine Reihe interessanter Berechnungen und Betrachtungen über die geographisch-technischen, die ökonomischen und die politisch-rechtlichen Grundlagen, auf denen die Seefahrt beruht, und von denen sie beeinflußt wird. Mancher Gedanke darin ist neu, alles gut gruppiert, wenn auch schließlich nicht alles einwandfrei. Wenn Verfasser z. B. bei Nauticus nicht gelten lassen will, daß dieser die See den Schauplatz des wirtschaftlichen Wettkampfes der Nationen und der Geschichte der Neuzeit nennt, weil die See selbst eine sterile Wüste und nur das Verbindungsglied zwischen den Kontinenten sei, auf die jener Wettkampf hinziele, so scheint uns dies ein nicht einmal glückliches Spiel mit Worten. Tatsächlich vollzieht sich der Wettkampf in der Größe und Schnelligkeit der Schiffsgefäße auf See, und daß auf dem wogenden Schauplatz Geschichte gemacht wird, lehrt uns ja doch die neueste Gegenwart wieder in gewaltiger Flammenschrift. Richtig ist jedenfalls, daß die Freiheit des Meeres nicht in sich selbst beruht, sondern nur für denjenigen Staat besteht, „der sie in kritischen Perioden gegen einen feindlichen Störenfried behaupten kann“. Mit diesen Worten schließt Dr. Murken seine Abhandlung, und in ihnen liegt ihre volle Rechtfertigung und zugleich der Anspruch auf Beachtung, den sie an den Leserkreis der „Marine-Rundschau“ zu stellen befugt ist.

Sammlung der Seeschiffahrts-Verordnungen für den Regierungsbezirk Danzig, bearbeitet vom Königl. Regierungsbausekretär Jacob. — Verlag von A. W. Hayns Erben, Berlin. — gr. 8°, geh. 3,—, geb. 4,— Mark.

Der Verfasser hat sich auf Anregung der Königlichen Regierung zu Danzig der Arbeit unterzogen, die für den Regierungsbezirk Danzig in Frage kommenden Verordnungen zu sammeln, übersichtlich zu ordnen und mit Anmerkungen und Hinweisen zu versehen. Die Sammlung ist vom Regierungspräsidenten unter Zuziehung des Lotsenkommandeurs in Neufahrwasser einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Der erste Teil enthält allgemeine Vorschriften für das Deutsche Reich und für den preußischen Staat, weshalb das Werk auch über den Regierungsbezirk Danzig hinaus einen Wert hat, zumal eine Sammlung dieser Vorschriften bisher nicht im Druck erschienen ist. Der Arbeit ist ein ausführliches Inhaltsverzeichnis vorgedruckt und ein alphabetisches sowie ein chronologisches Sachregister angehängt. Das Buch dürfte hiernach für die Schiffahrttreibenden in gleicher Weise wie für die beteiligten Beamten und in gewissen Beziehungen auch für die Marine von Nutzen sein.

Berichtigung. Der Verfasser des auf Seite 380 des Märzheftes besprochenen Werkes: „Die Reichsfinanzreform“ ist Prof. Dr. Hermann Rehm (nicht Behm). Ferner muß es daselbst heißen: J. Schweitzer-Verlag (nicht J. Schweitzers Verlag).



Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Aßmann, Dr. E.: Das Floß der Odyssee, sein Bau und sein phoinikischer Ursprung. — Berlin 1904. Weidmannsche Buchhandlung. — 0,60 Mark.

Bénard, Ch.: La conquête du pôle. Histoire des missions arctiques, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. — Paris 1904. Hachette & Cie. — 16,00 Mark.

* Corbett, J. S.: England in the Mediterranean. A study of the rise and influence of British power within the Straits. 1603—1713. — London 1904. Longmans, Green & Co. — 28,80 Mark.

* Hall, W. E.: A treatise on international law. 5. Edition. Edited by J. B. Atlay. — Oxford 1904. Clarendon Press. — 25,00 Mark.

* Hall, W.: Modern navigation. — London 1904. W. B. Clive. — 6,50 Mark.

* Handbuch des Deutschtums im Auslande. — Berlin 1904. D. Reimer. — 2,00 Mark.

Lemire, Ch.: Les Intérêts français dans le Pacifique. Tahiti. Nouvelles-Hébrides. Canal de Panama. — Paris 1904. Berger-Levrault. — 1,60 Mark.

Les armées et les flottes militaires de tous les états du monde. Composition et répartition en 1904. — Paris et Nancy 1904. Berger-Levrault. — 1,00 Mark.

* v. Liszt, Dr. F.: Das Völkerrecht, systematisch dargestellt. Dritte Auflage. — Berlin 1904. O. Häring. — 10,00 Mark.

* Long, W. H.: Naval yarns. — London 1904. Gibbings & Co. — 2,50 Mark.

* Mayer, Dr. G.: Hygienische Studien in China. — Leipzig 1904. A. Barth. — 5,00 Mark.

Owen, D.: Ports and docks; their history, working and national importance. — London 1904. Methuen & Co. — 3,00 Mark.

Philippson, A.: Das Mittelmeergebiet, seine geographische und kulturelle Eigenart. — Leipzig 1904. B. G. Teubner. — 7,00 Mark.

Rupp, Dr. E.: Soll und Haben in Deutsch-Südwestafrika. — Berlin 1904. D. Reimer. — 1,00 Mark.

* Schachner, Dr. R.: Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschiffahrt. — Karlsruhe 1904. G. Braun. — 5,00 Mark.

Seelbach, Dr. F.: Grundzüge der Rechtspflege in den deutschen Kolonien. — Bonn 1904. F. Cohen. — 1,60 Mark.

Tre-Pol-Pen. „Break!" How the navy prepares for war. — London 1904. Westminster Press. — 1,00 Mark.

* Ulbrich, R.: Die Mandschurei. Nach dem vom russischen großen Generalstabe herausgegebenen „Material zur Geographie Asiens". — Berlin 1904. K. Siegismund. — 1,00 Mark.

Weber, E.: Technisches Wörterbuch in vier Sprachen. Deutsch-Italienisch-Französisch-Englisch. Zweite Auflage. — Berlin 1904. J. Springer. — 20,00 Mark.

* Wiegner, Dr. jur. M.: Die Kriegskontrebande in der Völkerrechtswissenschaft und der Staatenpraxis. — Berlin 1904. C. Heymann. — 10,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

The design of marine engineering. (M.E., 1904, No. 2.)
Notes on the launching of the cruiser „Chattanooga". (N.G. vom 4.2.04.)
Breakdowns in the navy. (E. vom 19.2.04.)
Der Entwicklungsgang der Linienschiffs- und großen Kreuzerflotten 1885 bis 1908. (S., Jahrg. 5, Nr. 10.)
Wasserrohrkessel in der amerikanischen Handelsmarine. (Ebenda.)
Parsons-Turbinen. (A.S.Z., 1904, Nr. 8; Re.G.M., Februar 1904.)
Water-tube boilers. (E. vom 26.2.04.)
Petrol motors for marine purposes. (Eg. vom 26.2.04.)
British and American battleships. (N.M.R. vom 25.2.04.)
The Russian navy. (S.A. vom 20.2.04.)
Some remarks on screw propulsion for warships. (J.U.S.I., Februar 1904.)
Den hollandske marines materiel og organisation. (T.f.S., März 1904.)
Die Dampfturbinen. (D.F., 1904, Nr. 3.)
Nos croiseurs cuirassés modernes. (Y., No. 1356 vom 5.3.04.)
Architecture naval. (A.C.M.N., Januar 1904.)
Kettenverbindungsschäkel. (S., Jahrg. 5, Nr. 11.)
Die Leitnummern des Germanischen Lloyd. (Ebenda.)
Festigkeit von Wellentunneln. (Ebenda.)
Our battleship programme. (N.M.R. vom 10.3.04; N.L.J., März 1904.)
H. M. S. „Argyll". (S.W. vom 9.3.04.)
Le croiseur cuirassé „Léon Gambetta". (Y., No. 1357 vom 12.3.04.)
A motive rudder. (S.W. vom 2.3.04.)
Ein neuer Schlachtschiffstyp. (M.S., 1904, Nr. 4.)
Dampfturbine System Zoelly. (A.S.Z., 1904, Nr. 11.)
Types of great fighting ships. (A.N.J. vom 5.3.04.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Die Verwendung von Mitrailleusen. (K.T., Jahrg. 7, Heft 2.)
Schießresultate mit einem Rohrrücklaufgeschütz System Ehrhardt. (Ebenda.)
Determination of longitudinal deviations at artillery practice by aid of photography. (J.U.S.A., Januar/Februar 1904.)
Concealment of coast batteries. (Ebenda.)
Fábrica de pólvora sin humo de Granada. (Re.G.M., Februar 1904.)
Bursting of the „Iowa's" guns. (A.N.J. vom 13.2.04.)
Prize firing in 1903 and some comments. (E. vom 26.2.04.)
Artiglieria navale. (Ri.M., Februar 1904.)
Gunnery in the navy. (N.M.R. vom 3.3.04.)
Die Waffen der japanischen und russischen Landtruppen in Ostasien. (D.O., 1904, Nr. 10.)
Naval gunnery in 1903. (N.M.R. vom 10.3.04.)
Ordnance in our navy. (A.N.J. vom 27.2.04.)
Relative efficiency of our navy guns. (A.N.J. vom 5.3.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Les contre-torpilleurs russes „Zavietni“ et „Zavidni“. (Y., No. 1354 vom 20. 2. 04.)
Automobile torpedoes; their use and probable effectiveness. (P.N.I., Vol. 29, No. 4.)
Extensive submarine construction programme for Great Britain. (S.A. vom 20. 2. 04.)
Torpedoes and torpedo-boats in naval warfare. (N.G. vom 25. 2. 04.)
Progress of the submarine during 1903. (N.M.R. vom 10.3.04.)
The modern torpedo. (S. A. vom 5. 3. 04.)
O torpedo Whitehead. Modelo 1900. (Re. M. B., Januar 1904.)
Das Vereinigte Staaten-Unterseeboot „Protector“. (M.S., 1904, Nr. 4.)

Küstenverteidigung, Landungen.

The defence of our naval fortresses. (U.S.M., März 1904.)
The principles of coast defence. (A.N.G. vom 5. 4. 03.)
Küstenbefestigungen mit besonderer Rücksicht auf Ostasien. (U., Jahrg. 6, Nr. 20.)

Maritime und militärische Fragen.

Navy general staff. (A.N.J. vom 6. 2. 04.)
Der russisch-japanische Krieg. (M.W., 1904, Nr. 22, 23, 29, 30; A.Ma. vom 21. 2., 28. 2., 13. 3., 17. 3. 04; Y., Nr. 1354 vom 20. 2. 04; A.B., 1904, Nr. 7, 8, 9; D.O., 1904, Nr. 8, 11; U., Jahrg. 6, Nr. 19, 20; J.U.S.I., Februar 1904; O., März 1904; N.M.B. vom 27. 2., 5. 3., 12. 3. 04; T. f. S., März 1904; Q. vom 15. 2. 04; U.S.M., März 1904; J.A.M., März 1904; A.N.J. vom 27. 2., 5. 3. 04; N.L.J., März 1904; A.N.G. vom 12. 3. 04; Re. G. M., März 1904; O.L, 1904, Nr. 6.
The russo-japanese conflict. (N.M.R. vom 18. 2. 04; Re.G.M., Februar 1904.)
The Japanese victories. (N.M.R. vom 18. 2. 04.)
Les chefs de la marine russe. (Y., No. 1354 vom 20. 2. 04.)
The eastern war. (A.N.G. vom 20. 2. 04.)
Die Kriegsbereitschaft der japanischen Armee. (N.M.B. vom 13./20. 2. 04.)
The fleet. By Rear Admiral H. C. Tayler. (P.N.I., Vol. 29, No. 4.)
Our system of naval comparison. (S.A. vom 13. 2. 04.)
The fuel supply of the Japanese navy. (Ebenda.)
The Japanese navy. (Ebenda.)
Vergleich der russischen und japanischen Seestreitkräfte. (S., Jahrg. 5, Nr. 10.)
Unsere Festungen. (D.M., Januar 1904.)
New forms of armored forts. (J.U.S.A., Januar/Februar 1904.)
The fleets at war. (S.W. vom 17. 2. 04.)
Russia's unreadiness. (Ebenda.)
Die Entwicklung und der gegenwärtige Stand der Bewaffnung Japans und Rußlands in bezug auf Hand- und Faustfeuerwaffen sowie auf Maschinengewehre. (U., Jahrg. 6, Nr. 19.)
La guerre hispano-américaine aux Philippines du 21 Avril au 16 Août 1898. (R.M., Januar 1904.)
A quoi peuvent servir les compagnies de débarquement? (Ebenda.)
War boards. (A.N.J. vom 13. 2. 04.)
Naval training. (Eg. vom 26. 2. 04.)
L'emploi de la torpille dans la guerre russo-japonaise. (Y., No. 1355 vom 27. 2. 04.)
Was lehrt uns heute schon der russisch-japanische Krieg. (D.F., 1904, Nr. 3.)
Fleet tactics. (U.S.M., März 1904.)
New training vessels. (N.G. vom 25. 2. 04.)

Fleets in the far east. An English review of the position of Russia and Japan. (S.A. vom 27.2., 5.3.04.)
Plan for naval reorganization. (A.N.J. vom 27.2.04.)
La flotte russe. (Q. vom 1.2.04.)
The two-powers naval standard. (S.W. vom 9.3.04.)
Russia's supply difficulty. (Ebenda.)
Training ship „Exmouth". (N.L.J., März 1904.)
Estudo comparativo das marinhas militares. (Re.M.B., Januar 1904.)
Das Zusammenwirken der verbündeten Flotten mit dem Landheere im Krimkriege und die heutigen Verhältnisse bei einer ähnlichen gemeinsamen Tätigkeit. (N.M.B. vom 12.3., 17.3.04.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The navy estimates. (E. vom 26.2., 4.3.04; A.N.G. vom 27.2., 12.3.04; Eg. vom 4.3.04; N.M.R. vom 3.3.04.)
Our naval strength. (N.M.R. vom 25.2.04.)
Vorgeschichte des japanisch-russischen Konflikts. (O., März 1904.)
La France et la guerre. (Q. vom 15.2.04.)
The American navy estimates. (E. vom 4.3.04.)
Our naval expansion. (N.M.R. vom 10.3.04.)
Le Japon et la défense de l'Indo-Chine. (Q. vom 1.2.04.)
The price of Admiralty. (Eg. vom 11.3.04.)

Bildungswesen.

L'école de marins canonniers en Angleterre. (A.Ma. vom 28.2.04.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Die Seehäfen des Suezkanals und deren Verbesserungen. (G.A. vom 15.2.04.)
The great canals of the world. (N.G. vom 4.2.04.)
Port of Bombay. (E. vom 19.2.04.)
Eröffnung eines neuen Trockendocks in Rotterdam. (A.S.Z., 1904, Nr. 8.)
Le port de Londres. (Q. vom 15.2.04.)
The Panama canal. (A.N.J. vom 5.3.04.)

Sanitätswesen.

Ist schlechtes Fischfleisch wirklich die Ursache des Aussatzes. (M.S.V., 1904, Nr. 2.)
Die Syphilis der Europäer in den tropischen Gegenden der ostamerikanischen Küste. (S.T.H., 1904, Nr. 3.)
Über die Behandlung Malariakranker mit Aristochin. (Ebenda.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Naval administration. (P.N.I., Vol. 29, No. 4.)

Rechtsfragen.

Neutrale Schiffe in Ostasien. (A.S.Z., 1904, Nr. 8.)
Die unterseeischen Telegraphenkabel in Kriegszeiten. (Ebenda.)
Das Visitationsrecht. (H., 1904, Nr. 9.)
La tratta degli schiavi. (Ri.M., Februar 1904.)
The rights of neutrals. (N.M.R. vom 10.3.04.)

Koloniale Fragen.

Deutsch-Ostafrika und seine Zukunft. (D.M., Januar 1904.)
Der Aufstand in Deutsch-Südwestafrika. (D.K.Z., 1904, Nr. 8, 9, 10, 11; Q. vom 15.2.04; D.K., 1904, Nr. 5, 6; M.W., 1904, Nr. 33, 34.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Le yacht de 40 tx. „Magdalen". (Y., No. 1355 vom 27.2.04.)
La croisière du yacht club de France en Méditerranée. (Y., No. 1356 vom 5.3.04.)

Geschichtliches.

Le blocus de Brest 1803—1805. (R.M., Januar 1904.)
Early armorclads. (S.A. vom 27.2.04.)
Robert Blake. General at Sea of the Commonwealth. (N.L.J., März 1904.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Unverbrennliches Holz. (P., Nr. 750.)
Widerstand und Temperatur. (E.A., 1904, Nr. 18.)
Beiträge zur Theorie der Dampfströmung durch Düsen. (Z., 1904, Nr. 10.)
Les câbles sous-marins et la guerre russo-japonaise. (A.Ma. vom 6.3.04.)
Fortschritte und Neuerungen auf dem Gebiete der Telegraphie und Telephonie. (E.A., 1904, Nr. 19, 20.)
Submarine sound telegraphy. (S.A. vom 27.2.04.)
Über Drachenverwendung zur See. (M.S., 1904, Nr. 4.)
Die Cunningham-Seaton-Methode zur Kohlenübernahme von Schiffen in See. (Ebenda.)
Streaked metal in guns. (A.N.J. vom 5.3.04.)

Nautische Fragen.

Der Leuchtturm bei Nikolajew. (P., Nr. 749.)
Nebel und Wind. (A.H., 1904, Nr. 3.)
Der magnetische Sturm am 31. Oktober und 1. November 1903. (Ebenda.)
Jupiter and his surface currents. (S.A. vom 5.3.04.)
Nächtliche Kimmtiefenbeobachtungen. (M.S., 1904, Nr. 4.)
Über eine vom Ingenieur F. Tami vorgeschlagene Methode für die nautische Bestimmung der Ortszeit aus Sternbeobachtungen. (Ebenda.)
Nebelschallsignale. (H., 1904, Nr. 12.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Mercantile fleet of Japan. (S.A.Suppl. vom 13.2.04.)
Die Frage der Dampferzertifikate. (H., 1904, Nr. 10.)
Von der Besatzung der deutschen Handelsflotte. (A.S.Z., 1904, Nr. 10.)

Handels- und Verkehrswesen.

A cross-channel system of train-ferry-boats. (S.A.Suppl. vom 13.2.04.)
Betrachtungen über die „Große Sibirische". (U., Jahrg. 6, Nr. 19.)
Die sibirische Eisenbahn und ihr Anschlußgebiet in Ostasien. (G.A. vom 1.3.04; P., Nr. 752.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Die Seefischerei Portugals. (M.S.V., 1904, Nr. 2.)
Entwicklung der amerikanischen Fischereibehörde. (Ebenda.)

La pêche en Hollande en 1902. (R. M., Januar 1904.)
Der Walfischfang an der Küste von Norwegen und Finmarken. (P., Nr. 750, 751.)

Verschiedenes.

Über Brieftauben. (D. O., 1904, Nr. 8.)
Eine allegorische japanische Karte des Kriegsschauplatzes. (U., Jahrg. 6, Nr. 19.)
Die niederländische Tiefsee-Expedition auf der „Siboga". (A. H., 1904, Nr. 3.)
Neue Satzung der Lebensversicherungsanstalt für Armee und Marine. (M. W., 1904, Nr. 33.)

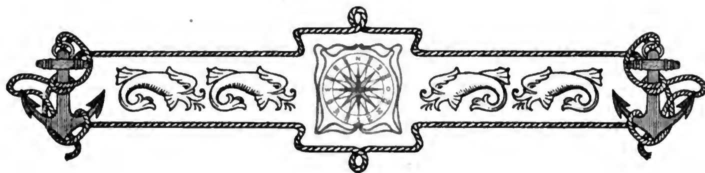


Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annaes do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68–71.



Der chinesische Staatsgedanke und seine Bedeutung für die abendländisch-chinesischen Beziehungen.

Von O. Franke.

Die Entwicklung der abendländisch-chinesischen Beziehungen im 19. Jahrhundert bildet ein äußerst lehrreiches Beispiel für die Bedeutung des Irrtums und des Mißverständnisses in der Weltgeschichte. Auf der chinesischen Seite finden wir eine politische Auffassung, die trotz ihrer bewundernswerten Folgerichtigkeit zuschanden wird, weil sie mit falschen Dimensionen rechnet, auf der abendländischen Seite aber fehlt für diese Auffassung, die zwar verkehrt, aber historisch vollkommen begreiflich ist, jedes Verständnis. So gehen beide Teile in ihrem Verhalten zueinander von Voraussetzungen aus, die nicht zutreffen, infolgedessen treten politische wie wirtschaftliche Enttäuschungen und Katastrophen ein, bis der einen Seite ihr Irrtum, der andern ihr Mißverständnis klar wird. Auf diesem Punkte sind heute die Beziehungen zwischen China und der übrigen Welt angelangt. Um beide Standpunkte richtig würdigen zu können, wird es notwendig sein, daß wir uns zunächst das Wesen des chinesischen Weltreiches, den chinesischen Staatsgedanken, vergegenwärtigen.

Die sittlichen und politischen Auffassungen des Chinesentums wurzeln auch heute noch vollkommen im klassischen Altertum, ja, ihre Anfänge gehen sogar weit in die vorconfucianische Zeit zurück. Confucius war — trotz aller chinesischen Proteste — keiner von den erleuchteten Geistern, die der Menschheit eine neue Weltanschauung, ein neues Religionssystem gaben. Die großen grundlegenden Gedanken seiner Lehre waren Jahrhunderte, vielleicht Jahrtausende vor ihm Gemeingut des begabten Volkstammes, der, von rätselhaftem Ursprung, einst in den Niederungen des Hoang ho unter kulturlosen Barbarenhorden aus sich heraus ein Staatswesen entwickelt hatte, das die Verwirklichung eben jener Gedanken darstellte. Leider ist uns kein Schriftdenkmal aus jenen vorconfucianischen Zeiten in seiner ursprünglichen Fassung erhalten; was wir haben, ist eben von Confucius gesammelt, formuliert und redigiert worden, und zwar in erster Linie mit Rücksicht auf das Wesen und die Funktionen des Staats-

organismus. Was nach Confucius von Philosophie und Staatslehre in China geleistet ist, zeigt eine unendlich verästelte Spezialisierung der leitenden Gedanken, eine folgerichtige Entwicklung nach den einen, eine Verwirrung und Verdunklung nach den andern. Um die großen Züge im Wesen des chinesischen Staates zu erkennen, wird es für uns genügen, wenn wir jene leitenden Gedanken in den confucianischen Schriften aufsuchen und zusammenstellen.

Das einzige Werk, das die chinesische Überlieferung von der Hand des Confucius selbst entstanden sein läßt, ist das Tschun-tsiu, d. h. die Annalen seines Heimatstaates Lu (im heutigen Schantung), die nominell den Zeitraum von 722 bis 481 v. Chr. umfassen. Die spätere Exegese hat diesem, nur aus Formeln bestehenden Werke eine Deutung der einzelnen Sätze gegeben, die es in der Tat zu dem macht, wofür es den Chinesen seit dem Altertume gilt, nämlich für ein Kompendium ihres Staatsrechts, ja für die eigentliche Verfassungsurkunde. Man mag jene Exegese ihrer Methode nach für richtig oder für falsch halten, jedenfalls gibt sie die leitenden Gedanken am klarsten wieder, nach denen wir suchen. Danach ist die von Confucius überlieferte „Religion" — das Folgende wird zeigen, daß wir diesen Ausdruck sehr wohl gebrauchen dürfen — nichts anderes als die Lehre vom Staat als einer von Gott gewollten und von Gott geleiteten irdischen Einrichtung. Der Trieb zur Gemeinschaftlichkeit ist den Menschen ins Herz gelegt worden, so bilden sie die Familie, den Stamm, den Staat. Dem Staate, d. h. der Gemeinsamkeit der Menschen gegenüber steht Gott, oder, wie es in den chinesischen Texten heißt, der Himmel. (Die öfters aufgeworfene Frage, ob sich dieser chinesische Begriff „Himmel" mit dem christlichen Gottesbegriff deckt, mag den theologischen Dogmatikern zur Erörterung vorbehalten bleiben.) „Der Himmel aber", so heißt es bei Tung tschung schu, einer der größten Autoritäten des chinesischen Staatsrechts, „hat keine (menschliche) Sprache, darum bedient er sich gewisser Menschen, die seine Gedanken verkünden". Der aber, der diesen Auftrag des Himmels erhalten hat, ist ein Auserkorener, ein Heiliger, der die Menschen dem Willen des Himmels gemäß führen soll. Darum ist der Heilige auch der Herrscher über die Menschheit, d. h. der Fürst des Staates. Schon aus dieser Grundanschauung folgt mit Notwendigkeit, daß der Staat einheitlich und der Fürst ein einzelner sein muß, mit anderen Worten: der Staat ist die Menschheit, der Fürst, der „den Auftrag des Himmels erhalten" (so lautet die stehende Formel), der Beherrscher der Erde. Diese Anschauung spiegelt sich deutlich in der chinesischen Sprache wieder: Das (Welt-) Reich heißt tien hia, d. h. „was unter dem Himmel ist", der Kaiser (nur der chinesische) tien tse, d. h. „Sohn des Himmels", oder auch schêng schang, d. h. „der Heilige oben", die Regierung kuo kia, d. h. „Staats-Familie" u. a. Diese Ausdrücke gehören nicht etwa nur der Sprache des Altertums an, sondern sie sind auch heute noch allgemein im Gebrauch. Nun hat es auch im alten China schon oft genug Zeiten gegeben, wo mehrere Staaten selbständig nebeneinander bestanden, deren Herrscher sich alle für die Beauftragten des Himmels hielten, aber ein solcher Zustand ist stets von den confucianischen Philosophen für unnatürlich, unheilvoll und gottlos gehalten worden. Fürsten an sich sind wohl existenzberechtigt, aber nur als Vasallen und Lehnsträger des „Himmelssohnes". So heißt es in der Exegese des Tschun-tsiu: „Dem Fürsten, der die Befehle des Himmels erhalten, sind des Himmels Gedanken verliehen, daher die Bezeichnung Himmelssohn,

d. h. der Fürst soll dem Himmel dienen wie einem Vater, er soll dem Himmel dienen gemäß den Lehren der kindlichen Pietät. Der Ausdruck Vasallen aber bedeutet, daß diese voll Ehrfurcht zum Himmelssohne emporsehen sollen, von dem sie ihren Rang erhalten haben." Dieses Verhältnis kommt auch in dem staatlich-religiösen Ritual zum Ausdruck. „Der Himmelssohn", so bestimmt die Exegese, „opfert dem Himmel und der Erde; die Vasallenfürsten opfern den lokalen Gottheiten des Landes und der Früchte, der Berge und der Ströme; wer nicht in fürstlichem Verhältnis steht, opfert nicht." Tempel des Himmels und der Erde befinden sich auch heute nur in Peking, und kein anderer Sterblicher außer dem Kaiser hat das Recht, dort zu opfern. An die Stelle der Vasallenfürsten in China selbst sind die Generalgouverneure und Gouverneure getreten. Es liegt also im Wesen dieser Weltanschauung, daß das Vorhandensein mehrerer gleichberechtigter souveräner Staaten unmöglich ist, daß es mithin auch eine eigentliche territoriale Grenze für den Staat nicht gibt, denn der Staat ist eben die Welt. Die verschiedenen Völker wohnen in ihm nebeneinander unter ihren Fürsten, die ohne Rücksicht auf Rasse und Sprache Vasallen des Himmelssohnes sind. „Das Zentrum von allem innerhalb der Welt", heißt es in der Exegese, „liegt beim Himmelssohn, die Völker innerhalb der verschiedenen Grenzen hängen ab von den Vasallenfürsten." Bei den kulturgeschichtlichen und geographischen Verhältnissen des mittleren und östlichen Asiens war es natürlich, daß das Volk, bei dem dieser staatsrechtliche Offenbarungsglaube entstanden war und von dem er weiterverbreitet wurde, auch den Weltherrscher, den Himmelssohn für sich in Anspruch nahm, obwohl dies, wie wir sehen werden, die Theorie durchaus nicht unbedingt verlangt. So wurde China „das Zentrum des Himmelssohnes", d. h. das „Zentrumsland" oder „Mittelreich" (tschung kuo), wie es bis auf den heutigen Tag genannt wird.

Der chinesische universalistische Staat stellt sich also dar als eine vollkommene Cäsaropapie, d. h. als ein Staatswesen, in dem der Herrscher zugleich der Hohepriester und Stellvertreter Gottes ist; das Volk, das den Staat bildet, ist die Menschheit. Der Gedanke scheint heute, im Zeitalter des Nationalitätsprinzips, fast absurd, aber dieser Eindruck zeigt uns nur, wie groß der Abstand ist, der zwischen unserem politischen Denken von heute und dem noch vor wenigen Jahrhunderten ist. Die Chinesen sind durchaus nicht das einzige Volk, das den Gedanken des Universalstaates geboren hat, es scheint vielmehr, als ob fast alle großen Kulturvölker des Altertums wenigstens zeitweilig von ihm in dieser oder jener Form beherrscht worden seien. Den Juden wie den Griechen war ihr Staat *der* Staat, ihr Volk *das* Volk; was außerhalb stand, waren Barbaren; der Gedanke von gleichwertigen und gleichstehenden Völkern wäre ihnen als eine Profanierung erschienen. *Alexander der Große* war der genialste Träger dieser Idee des griechischen Weltimperiums, und seine Vergöttlichung als Jupiter Ammon erinnert deutlich an den chinesischen Himmelssohn. Auch bei den Imperatoren des römischen Weltreiches treten ähnliche Auffassungen hervor. Aber wir brauchen nicht so weit in der Geschichte zurückzugehen. In der Begründung der napoleonischen Weltherrschaft wird zeitweilig der nämliche Zug sichtbar, ja an einer Stelle ragt der universalistische Gedanke bis in die Gegenwart hinein, nämlich im Papsttum und der katholischen Kirche. Wenn auch der bekannte Kirchenhistoriker *Ehrhard* („Der Katholizismus und das 20. Jahrhundert im Lichte

der kirchlichen Entwicklung der Neuzeit") die Verbindung des Papsttums und des Kaisertums als der beiden höchsten Vertreter der Christenheit und den dadurch bedingten Universalismus als ein charakteristisches Merkmal des Mittelalters hinstellt, so bestehen doch das Wesen und die Ziele der katholischen Kirche unzweifelhaft heute wie immer in der Schaffung eines geistigen und geistlichen Weltimperiums, innerhalb dessen ganz wie in dem chinesischen Gegenstück die Völker unter ihren verschiedenen Oberhäuptern nebeneinander wohnen sollen.

Der chinesische Staatsgedanke ist also keineswegs so ungewöhnlich, wie er uns im 20. Jahrhundert auf den ersten Blick scheinen könnte. Er ist auch nicht so anmaßend, wie man in der Regel ohne weiteres von ihm behauptet; man braucht ihn nur, um ihn richtig zu würdigen, einmal im Lichte der historischen Verhältnisse zu betrachten. Die Völkerschaften, die im näheren und weiteren Umkreise des wachsenden chinesischen Staates wohnten und wanderten, besaßen entweder überhaupt keine Kultur oder eine solche, die der chinesischen in keiner Beziehung gleichwertig war. Von den Kulturkreisen des Westens, d. h. Babylons, Indiens, Persiens, Griechenlands, Roms und später des modernen Europas war China durch Wüsten und unübersteigliche Gebirge getrennt, von denen des Ostens, d. h. des amerikanischen Kontinents, durch den Ozean. Zuweilen drang wohl durch kühne Heerführer, durch fremde Handelskarawanen oder durch wagemutige Seefahrer eine dunkle Kunde von großen, blühenden Reichen im fernen Westen bis zum Mittelreich, aber das waren einzelne verlorene Töne, die die Harmonie der politischen Philosophie nicht zu stören vermochten. Zur Zeit der Han-Dynastien, d. h. in den beiden letzten vorchristlichen und den ersten nachchristlichen Jahrhunderten, als die großen chinesischen Feldherren und Entdecker bis in die griechisch-indischen Staaten der Nachfolger Alexanders, ja bis nahe an die Grenzen des römischen Reiches gelangten, mag wohl einzelnen aufgeklärten Geistern in China eine leise Ahnung aufgestiegen sein, daß die Welt doch größer sei, als man angenommen hatte; allein diese Erkenntnis, wenn sie wirklich vorhanden war, ist doch ohne nachhaltige Folgen geblieben. Der Buddhismus, der später einen Verkehr mit Indien anbahnte, war ein zu weltfremdes Element, als daß er die politische Auffassung der Chinesen hätte umformen können; europäische Vorboten, wie Marco Polo im 13. Jahrhundert, oder wie die ersten jesuitischen Missionare im 16. und 17. Jahrhundert, haben, ihren mit Staunen und Bewunderung erfüllten Berichten zufolge, an philosophischen Gedanken von den Chinesen weit mehr erhalten, als ihnen gegeben; und die ersten größeren Bestandteile europäischer Völker, die Portugiesen, Spanier, Holländer und Russen, die man im 16. und 17. Jahrhundert kennen lernte, waren kaum dazu angetan, in China einen anderen Eindruck zu erwecken, als den, daß man es hier mit einer neuen Art recht kulturbedürftiger „Barbaren" zu tun hätte. Auf der anderen Seite ist es erstaunlich, zu sehen, wie verhältnismäßig leicht und willig sich zwei Jahrtausende hindurch die verschiedensten Völker in das chinesische Weltreich einfügten, die Überlegenheit seiner Kultur anerkannten und trotz aller politischen Selbständigkeit sich dem großen Staatsgedanken unterordneten. Man braucht nur die Verzeichnisse der tributbringenden Völker durchzusehen, die sich bei den Historikern der verschiedenen Dynastien finden, von der Han-Zeit an bis zu den Tagen glänzendster Machtentfaltung unter den großen Kaisern der Mandschu-Dynastie, Kang-hi und Kien-lung, im 17. und

18. Jahrhundert, und man wird eine Vorstellung von dem Umfange, der Bedeutung und dem Ansehen des confucianischen Weltstaates erhalten.

Der chinesische Universalismus ist mithin weder an sich ungewöhnlich, noch historisch unberechtigt. Man kann sogar getrost behaupten, daß er allen anderen weltimperialistischen Gedanken überlegen ist; das beweist schon der ungeheure Erfolg, den er sowohl mit Bezug auf seine räumliche Verbreitung wie auf seine zeitliche Dauer gehabt hat, und dem die Geschichte nichts Ähnliches an die Seite stellen kann. Aber der chinesische Staatsgedanke überragt auch die anderen ähnlichen Systeme durch seine logische Folgerichtigkeit und seine hohe Moral. Es liegt im Wesen der chinesischen Auffassung von dem göttlichen Charakter der fürstlichen Stellung, daß von einem Legitimitätsprinzip keine Rede sein kann. Fürst und Himmelssohn ist der, der den Auftrag des Himmels erhalten hat, und es ist durchaus nicht selbstverständlich, daß dieser Auftrag vom Vater auf den Sohn, womöglich immer auf den ältesten, forterbt, obwohl tatsächlich das chinesische Staatsrecht immer den Auftrag als an das ganze Geschlecht, d. h. an die Dynastie, ergangen annahm. Aber in keinem Falle ist der Auftrag unbedingt und unbeschränkt. Er gilt nur so lange und insoweit, als sein Inhaber ihn loyal ausführt; der Auftrag besteht aber lediglich in der Beschützung, Förderung und Beglückung des Volkes. Macht sich der Beauftragte einer dauernden Vernachlässigung dieser seiner Pflichten schuldig, so entzieht ihm der Himmel sein Mandat, d. h. er wird seiner Herrscherwürde entkleidet, und ein anderer, Würdigerer tritt an seine Stelle. Dieser außerordentlich wichtige Grundsatz findet seinen Ausdruck unter anderem in folgender Bestimmung der Exegese des Tschun-tsiu: „Der Himmel bringt nicht das Volk hervor um des Fürsten willen, sondern er setzt den Fürsten ein um des Volkes willen. Darum, wenn des Fürsten Tugend imstande ist, das Volk in Frieden und Zufriedenheit zu halten, so erkennt ihn der Himmel als seinen Sohn an; sind aber seine Laster dazu angetan, das Volk zu schädigen und leiden zu lassen, so verwirft ihn der Himmel." Eine ähnliche Würdigung der fürstlichen Gewalt hatte schon der große Philosoph Meng tse (4. Jahrh. n. Chr.) in den oft zitierten Worten ausgesprochen: „Das Wichtigste ist das Volk, das Nächste sind die Schutzgottheiten des Landes, und das Unwichtigste ist der Fürst." Nicht mit Unrecht hat man aus dieser Auffassung das Recht des chinesischen Volkes auf Empörung hergeleitet, wenn der Fürst diese Förderung der salus publica vernachlässigt und den Auftrag des Himmels nicht ausführt. Die Geschichte zeigt uns, in wie ausgedehntem Maße das Volk in China von diesem ihm zugeschriebenen Rechte Gebrauch gemacht hat. So erklärt es sich auch, daß bis heute die chinesische Anschauung verlangt, daß bei nationalen Heimsuchungen und allgemeinen Unglücksfällen, wie Krieg, Überschwemmungen, Epidemien u. a., der Kaiser die Verantwortung dafür auf sich nimmt, öffentlich eingesteht, durch sein Verschulden diese Strafen des Himmels herbeigeführt zu haben, und feierlich gelobt, sich und seine Regierung zu bessern. „Der Ursprung aller Heimsuchungen und Umwälzungen", sagt die Exegese, „liegt ausschließlich in Verfehlungen der Regierung. Wenn diese Verfehlungen der Regierung noch in ihren ersten Anfängen sind, so sendet der Himmel Heimsuchungen und Umwälzungen, um sein Mißfallen kundzutun. Weiß man nach dieser Kundgabe des Mißfallens noch nicht für Besserung zu sorgen, so wird man ungewöhnliches Unglück erfahren, damit hierdurch Schrecken eingeflößt

werde. Bewirkt auch dieser Schrecken noch keine Scheu vor dem Himmel, so ist zu fürchten, daß die Katastrophe (d. h. Sturz der Dynastie) eintreten wird." Typische Beispiele solcher kaiserlichen Selbstanklagen waren die nach der Rückkehr des Hofes aus Si ngan fu nach Peking am Ende des Jahres 1901 erlassenen Edikte des Kaisers und der Kaiserin. Es ist unnötig, hier auf die großen sittlichen Bedenken hinzuweisen, die dieser Auffassung von der Verantwortlichkeit des Herrschers anhaften. Die Ausdehnung der ethischen Erklärung auch auf Erscheinungen in der physischen Natur — die übrigens allen Völkern des Altertums eigen war und auch heute noch nicht völlig aus den Vorstellungskreisen der modernen Kulturmenschheit verbannt ist — wird durch die unzureichende Erkenntnis jener Natur begreiflich und für das Altertum entschuldbar. Für den Realpolitiker wichtiger ist ein anderer Schluß, der sich aus der chinesischen Idee des ethisch-politischen Weltstaates und aus der Auffassung von der Stellung des Fürsten als eines göttlichen Mandatar ergibt, nämlich der, daß der Himmel, der in seiner Auswahl unbeschränkt ist, sich seinen Vertreter durchaus nicht aus einem bestimmten Teile des Weltvolkes zu erlesen braucht. Mit anderen Worten: Der Himmelssohn braucht nicht notwendig ein Chinese zu sein, die herrschende Dynastie kann vielmehr auch dem Auslande entstammen. Hierdurch erklärt sich die Tatsache, daß die verschiedenen nichtchinesischen Dynastien, die über China geherrscht haben, nirgends von den Historikern als unrechtmäßige angesehen werden; auch das gegenwärtig regierende mandschurische Herrscherhaus ist niemals als ein usurpatorisches aufgefaßt worden. Wenn in neuerer Zeit Reisende und Zeitungen, namentlich angloamerikanische, von einer „drückenden Fremdherrschaft" in China, dem „Nationalstolz" der Chinesen, der sich dagegen aufbäumt, und ähnlichen Dingen zu erzählen wissen, so zeigen sie eine Verkennung der chinesischen Auffassung vom Staat: Der Gedanke an eine „Fremdherrschaft" ist, wie wir gesehen haben, völlig unchinesisch; wenn sich einige ganz wenige, „moderne" Chinesen von ihren okzidentalen Lehrmeistern anscheinend einen solchen Gedanken haben aufreden lassen, so hat dieser nur Wurzel fassen können, weil in der Tat eine Unzufriedenheit mit der Dynastie vorhanden sein mag. Diese Unzufriedenheit aber entstammt einer ganz anderen Quelle: es kann nach dem Vorhergesagten nicht wundernehmen, wenn im Hinblick auf die schweren Unglücksfälle, die das Reich im 19. Jahrhundert getroffen, in manchem confucianisch denkenden Weltbürger Zweifel rege geworden sind, ob der „Auftrag des Himmels" für die Dynastie als noch bestehend anzusehen sei. Aller Wahrscheinlichkeit nach würde auch während der Taiping-Rebellion um die Mitte des vorigen Jahrhunderts dem Auftrage mit allen seinen sichtbaren Wirkungen ein Ende bereitet sein, wenn nicht damals schon von außen her Kräfte in den Entwicklungsgang der chinesischen Geschichte eingegriffen hätten, die bis dahin nicht vorhanden gewesen waren. Die „Fremdheit" tut also der Autorität einer Dynastie keinen Eintrag, denn tatsächlich gibt es keine Fremdheit und keine Nationalität im chinesischen Staate, unerläßliche Bedingung für die Autorität ist nur, daß die neue Dynastie die großen menschheitbeglückenden „Gedanken des Himmels" wieder aufnimmt, die das gestürzte Herrscherhaus hatte fallen lassen, und so ihr göttliches Mandat dartut. Die Träger jener Gedanken sind sterblich und wandelbar, die Gedanken selbst ewig und unveränderlich. Chinesische Schriftsteller der Neuzeit sind, wie wir sehen werden, in ihren Schlüssen aus dieser Grundauffassung der confucianischen

Staatslehre noch weiter gegangen und haben dem ganzen chinesischen Universalismus dadurch einen anderen Charakter zu geben versucht. Es kann nicht mehr auffallen, wenn wir in der chinesischen Geschichte sehen, wie nicht bloß die Völker, die in die politische Abhängigkeit Chinas geraten, durch seine ethische Kultur umgeformt werden, sondern auch die fremden Stämme, die sich der Herrschaft über das Mittelreich bemächtigen, alsbald mit Bewußtsein ihre Sonderanschauungen aufgeben und sich dem chinesischen Staatsgedanken anfügen.

Als philosophisches System betrachtet, muß also die chinesische Weltanschauung entschieden unsere Bewunderung erregen. Sie überrascht durch ihre Einfachheit, ihre Folgerichtigkeit und ihren hohen sittlichen Ernst. Der Grundgedanke: „Die Weltgeschichte ist das Weltgericht" erhält hier einen systematischen Ausbau; ein göttlicher Wille, der die Vervollkommnung der Menschheit als deren Endzweck betreibt, bedient sich erlesener Menschen, macht sie zu Herrschern in seinem Auftrage, verwirft sie, wenn sie für jenen Zweck ungeeignet sind, und bringt, durch eine weise Lenkung der historischen Geschehnisse, neue Männer als Führer der Menschheit ans Licht. Es ist hier nicht unsere Aufgabe, zu erörtern, wie dieses System im Laufe der Jahrhunderte weiter ausgestaltet wurde, wie man es mit mystischen Vorstellungen und wertlosen Gedankenspielereien belastete, und wie es schließlich großenteils zu formelhaften Phrasen erstarrte, die eine Lähmung seines sittlichen Wertes herbeiführten. Wir wollen vielmehr lediglich die Frage prüfen, wie die Wirkungen dieses Systems waren, als das Chinesentum mit den religiösen und politischen Auffassungen des Abendlandes zusammentraf.

Am verständlichsten mußte der chinesische Universalismus naturgemäß den Sendboten der katholischen Kirche sein, die zuerst im 16. Jahrhundert nach China kamen. Denn sie fanden hier einen Weltstaat und eine Weltkirche zu einer Einheit verschmolzen vor, die in einem großen Maßstabe die Ziele bereits verwirklichte, nach denen die römische Kirche noch strebte. Ihre Bewunderung des confucianischen Systems fand denn auch in den Schriften der Jesuiten des 17. Jahrhunderts einen lauten Ausdruck. (Vergl. z. B. das Werk der Jesuiten Intorcetta, Herdritch, Rougemont und Couplet: „Confucius Sinarum Philosophus", Paris 1687.) Den Chinesen ihrerseits erschien die christliche Religion zunächst weder als etwas Hassenswertes, noch als etwas besonders Wichtiges. Sie war ihnen lediglich eine neue Glaubensform einer bis dahin unbekannten fernwohnenden Völkerschaft, wie sie deren im Buddhismus und Mohammedanismus ja schon mehrere im Mittelreiche hatten. Vielleicht dachten einige ganz vereinzelte Persönlichkeiten anders darüber, aber der Allgemeinheit war das Christentum ebenso belanglos oder ebenso kulturhistorisch merkwürdig wie die anderen fremden Glaubensformen in China. Auch die Kaiser zeigten der „von Westen gekommenen" Lehre gegenüber eine gutmütige Neugier, aber kein eigentliches Verständnis; die Wertschätzung, die sie einzelnen Missionaren zuteil werden ließen, galt anderen Eigenschaften von ihnen als religiösen. Diese Gesinnung änderte sich aber in dem Augenblick, wo das Christentum sein eigentliches Wesen offenbarte, oder wo man anfing, dieses Wesen zu begreifen. In China wird jede Glaubensform geduldet, soweit sie nicht mit der politisch-religiösen Staatslehre des Confucianismus — oder dem, was man heute dafür ansieht — in Konflikt gerät. Das Christentum aber geriet in einen solchen Konflikt, als es — was es seinem Wesen nach

mußte — die göttliche Vermittlerstellung des Himmelssohnes und die mit dem Verhältnis zum Himmel eng zusammenhängende Verehrung der Ahnen bekämpfte. In diesem Augenblick erschien es als ein neues politisches System, das an den Grundlagen des chinesischen Staates rüttelte, und verfiel nun als gefährliche Irrlehre der Ächtung. Diese Auffassung der Chinesen vom Christentum mußte natürlich in bedeutendem Maße verstärkt werden, als es im 19. Jahrhundert an der Seite der wirklichen politischen Macht auftrat, und die realen Machtmittel des Staates in seinen Dienst gestellt wurden. Das geschah, als die berühmte Toleranzklausel zugunsten der christlichen Missionen in die mit Waffengewalt erzwungenen Verträge (den englischen und französischen von 1858) aufgenommen wurde. Nun war das Christentum die Staatslehre des Westens, mit der die confucianische des Ostens verdrängt werden sollte, also eine Vernichtung der Stellung des Mittelreichs im Weltstaate, ein Umsturz der bestehenden Weltordnung! Dieser Standpunkt, abgeschwächt vielleicht insofern, als das Christentum in erster Linie als Mittel oder Vorwand der europäischen Mächte angesehen wird, China politisch und wirtschaftlich zu unterjochen, ist auch heute noch der allgemeine oder jedenfalls ausschlaggebende im Chinesentum. Es ist wichtig, sich ihn gegenwärtig zu halten, denn nur von ihm aus lassen sich die politischen Vorgänge in China während der letzten Jahrzehnte richtig würdigen. In Europa ist er zum Teil zu spät, zum Teil überhaupt nicht erkannt worden.

Aber diese religiöse Wirkung war nicht die einzige, die das Zusammentreffen des chinesischen Staatsgedankens mit der okzidentalen Kultursphäre auf den ersteren ausübte. Es war in der Natur der politischen Denkungsarten beider bis dahin einander unbekannten Welten begründet, daß sie in ein Verhältnis der Gegnerschaft treten mußten, und nur eine fast übermenschliche Weisheit hätte diese Gegnerschaft sogleich beseitigen können. Der Weltstaat und das Weltbürgertum Chinas traf im Europäertum das genaue Gegenteil seiner selbst: den Nationalstaat und das Nationalitätsprinzip. Und zwar geschah dies gerade in dem Jahrhundert, wo der Nationalismus eine noch nie dagewesene Triebkraft entwickelte und sich zeitweilig sogar bis zum krankhaften Chauvinismus auswuchs, in dem Jahrhundert, das Nietzsche in seiner paradoxen Art als das Zeitalter des „Nationalitätswahnsinns" bezeichnet hat. Nicht mit Unrecht hat man zur Rechtfertigung dieser Erscheinung des 19. Jahrhunderts gesagt, daß die nationale Eigenart um so deutlicher empfunden und zu wahren gesucht werde, je mehr die Gefahr des Kosmopolitismus drohe, was bei dem Handel und Verkehr dieser Zeit der Fall sei; daß also das nationale Bewußtsein eine Art Reaktion gegen die Angst vor dem Kosmopolitismus darstelle. Unter solchen Umständen konnte der zur höchsten Vollkommenheit ausgebildete chinesische Kosmopolitismus bei dem Europäertum nicht auf Verständnis und noch weniger auf Sympathie rechnen. Die Bürger des souveränen Nationalstaates sahen in dem chinesischen Anspruch auf Weltherrschaft eine maßlose Arroganz, einen politischen Größenwahn. Mit einer historischen oder philosophischen Erklärung dieses Anspruches hielt man sich nicht auf, sondern machte sich sehr bald daran, ihn mit Waffengewalt auszutreiben. Die bekannten Verhältnisse, unter denen okzidentale Kaufleute, englische insbesondere, in Canton bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts Handel trieben, und die Art, wie sie von den chinesischen Behörden behandelt wurden, waren auf die Dauer nicht haltbar und führten schließlich zu der

kriegerischen Auseinandersetzung im Jahre 1841. Daß gerade der Opiumhandel die unmittelbare Veranlassung dazu wurde, war ein böser Zufall, der dem Eindringen des Europäertums einen unerwünschten Makel und dem Kriege seinen wenig ehrenvollen Namen verschafft hat. Im Grunde war die Opiumfrage belanglos, der Krieg wurde um andere Dinge geführt und war unter keinen Umständen zu vermeiden: er war der Beginn des Kampfes zwischen dem nationalen und dem universalistischen Staatsgedanken, mit anderen Worten: der Nationalstaat forderte die Anerkennung seiner Gleichberechtigung mit dem chinesischen Weltstaate. Diese Anerkennung mußte notwendig vom Standpunkte des ersten als etwas Natürliches verlangt, von dem des zweiten ebenso notwendig als etwas Unnatürliches verweigert werden. Dieser Konflikt wurde mit den Waffen ausgefochten, aber nicht beseitigt. Das hätte nur auf dem Wege der Argumentation geschehen können, durch Überzeugung des einen Teils von der Unrichtigkeit oder wenigstens Unzweckmäßigkeit seiner Auffassung. Aber die Weltgeschichte vollzieht sich nicht in der Form philosophischer Raisonnements, ihre geheimnisvollen Gesetze wirken mit derselben Unfehlbarkeit wie die Naturkräfte: nur was lebensfähig ist, bleibt; was ungeeignet ist, wandelt sein Wesen oder geht unter, mag es sich um ein organisches Gebilde oder um eine Weltanschauung handeln. Hier war indessen die Entwicklung noch nicht so weit. Der Irrtum, in dem sich England damals der chinesischen Auffassung gegenüber befand, war kaum weniger groß als der, den man heute der letzteren zuschreibt. Das zeigt schon der Vertrag von Nanking, den man im Jahre 1842 mit China abschloß, oder vielmehr, dessen Unterzeichnung man ihm aufzwang. Er hatte die übliche Form eines Vertrages zwischen zwei gleichberechtigten Staaten, eine Form, für die natürlich bei den Chinesen unmöglich ein Verständnis vorausgesetzt werden konnte; die Gleichberechtigung selbst wurde in sehr matter Weise im Artikel 11 für die Ausdrücke des schriftlichen Verkehrs festgesetzt. Der Vertrag mag den Chinesen als eine Art Gotteslästerung erschienen sein, zu der man sie mit Gewalt gezwungen hatte; sie hielten sich an seinen Inhalt für so wenig gebunden, wie an ein Versprechen, das durch Bedrohung des Lebens erzwungen ist. Das wenigstens war der Standpunkt der Regierung in Peking während der folgenden Jahre; den Beamten und Kaufleuten in den geöffneten Häfen, die nun persönlich mit den neuen Fremdlingen in Berührung kamen, mögen freilich schon damals leise Zweifel über die Richtigkeit dieses Standpunktes gekommen sein. Als im Jahre 1857 Canton von den Engländern und Franzosen erobert wurde, fand man in dem Amtsgebäude des Generalgouverneurs die ratifizierten Exemplare der Verträge mit England, Frankreich und den Vereinigten Staaten. Man hatte die „unsinnigen" Dokumente nicht in der Nähe des Himmelssohnes behalten wollen und zurückgeschickt. Hatten die okzidentalen *Nationen* bei den Chinesen Begriffe vorausgesetzt, die sie nicht haben konnten, so beharrte das *universale* Chinesentum bei seiner Auffassung, daß die eingegangenen Verpflichtungen nichts seien als dem Himmelssohne abgetrotzte Gnadenerweisungen, die jederzeit zurückgenommen werden könnten. Man hat, vielleicht nicht mit Unrecht, gegen das Europäertum den Vorwurf erhoben, daß es auch jetzt noch nicht, oder jedenfalls nicht ernstlich genug, den Versuch gemacht habe, China durch vernünftige Darlegungen von der Unhaltbarkeit seines Standpunktes unter den neuen Verhältnissen zu überzeugen; dann trifft aber China die Schuld, vor zahlreichen, Beachtung fordernden

Tatsachen hartnäckig die Augen geschlossen zu haben, anstatt an der Hand dieser Tatsachen den eigenen Staatsgedanken einer Kritik zu unterziehen, wie dies erst vier Jahrzehnte später geschehen ist.

So wie die Dinge lagen, konnte die historische Entwicklung nur den Lauf nehmen, den sie genommen hat. Hochmütige, unbelehrbare Verblendung auf der chinesischen Seite, rücksichtsloses Expansionsbedürfnis und mangelndes politisches Verständnis auf der europäischen, d. h. englischen, ließen den Vertrag von Nanking im wesentlichen einen toten Buchstaben bleiben. Der Abschluß der Verträge mit Amerika und Frankreich im Jahre 1844 änderte an den Verhältnissen nichts. In Peking war man froh, daß die Abgesandten beider Länder nicht auch Geld und eine Insel verlangten, wie vorher die von England, die sonstigen Abmachungen aber mit ihnen nicht ebenso zu treffen wie mit dem letzteren, lag kein Grund vor, wenn man dadurch die lästigen Dränger los wurde. Welches Schicksal der vom Präsidenten der Vereinigten Staaten unter dem 12. Juli 1843 an „seinen guten Freund“, den Kaiser von China, gerichtete Brief gehabt hat, ist nicht bekannt geworden, aber leicht zu erraten. So näherten sich die Verhältnisse zwischen China und den fremden Mächten sehr bald wieder dem Punkte, wo sie unmöglich wurden. Der unmittelbare Anlaß, der den Zusammenbruch und den neuen Krieg (den sogenannten „Lorcha*)-Krieg“) herbeiführte, war höchst bezeichnend. Im Herbst 1856 verhafteten die Chinesen auf einer Lorcha in Canton, die einen chinesischen Eigentümer hatte, aber die englische Flagge führte, einen Teil der chinesischen Bemannung und holten die Flagge nieder. Diese Beleidigung des nationalen Emblems wurde von dem englischen Konsul zur Hauptsache seiner nachfolgenden Beschwerde gemacht, und da den Chinesen natürlich jedes Verständnis dafür fehlen mußte, so verweigerten sie die — übrigens in ganz unberechtigter Form verlangte — Genugtuung, und der Krieg brach aus. Das Resultat waren die Verträge (englisch, amerikanisch und französisch) von Tientsin, die im Jahre 1860 in Peking ratifiziert wurden. Ihre für die allgemeine politische Auffassung wichtigsten Bestimmungen waren die Anerkennung der völlig gleichberechtigten Souveränität der vertragschließenden Mächte und, als lebendiger Ausdruck dieser Anerkennung, das Recht, einen diplomatischen Vertreter des fremden Souveräns am Hofe des Kaisers von China in Peking dauernd zu stationieren. Diese Zugeständnisse müssen den chinesischen Ministern zum wenigsten die Erkenntnis gebracht haben, daß es zur Durchführung ihres Staatsgedankens unter den neuen Verhältnissen einer ganz anderen materiellen und kulturellen Ausrüstung ihres „Mittelstaates“ bedürfe, als ihnen zur Verfügung stand. Es ist aber auch in hohem Maße wahrscheinlich, daß jetzt selbst jenen Ministern die Überzeugung aufgestiegen war, in ihrer politischen Weltauffassung müsse sich ein innerer Fehler befinden, an dem der ganze Bau zu Falle kommen könnte. Zahlreiche private Äußerungen gebildeter Chinesen und selbst hoher Würdenträger während der folgenden Jahre deuteten darauf hin, daß diese Überzeugung sogar schon recht weit um sich gegriffen haben mußte, aber amtlich oder öffentlich wagte niemand den Gedanken von einer Gleichstellung der fremden nationalen Staaten auszusprechen; die Ausdrücke in offiziellen Schriftstücken, soweit man sich unbeobachtet glaubte, zeigten

*) Ein Seeschiff mit europäischem Rumpf und chinesischer Takelage.

vielmehr das gerade Gegenteil. Die öffentliche Meinung, deren Träger das Beamten- und Literatentum ist, war noch viel zu stark, als daß man die Grundsätze der uralten Staatsweisheit vor aller Augen anzutasten gewagt hätte. Diese bis heute noch nicht überwundene Scheu hatte ihren Grund in dem, was dem ganzen System Jahrtausende hindurch zugleich seinen Halt gegeben hatte, nämlich in dem religiösen Moment des chinesischen Staatsgedankens. Denn mit der Anerkennung mehrerer gleichstehender Staaten und Fürsten auf der Erde fiel der göttliche Charakter des Himmelssohnes als des einzigen Auserwählten, als des Hohenpriesters und Vermittlers zwischen Gott und der Menschheit. Welche Folgen aber eine solche Geistesrevolution für die Regierbarkeit der Millionen des Mittelreiches nicht bloß, sondern auch für die der äußeren Tributvölker haben konnte, war nicht zu ermessen. Die Autorität der Zentralgewalt wurde durch die allmähliche Preisgabe jenes religiösen Moments einer gewaltigen Belastungsprobe ausgesetzt, und es ist bezeichnend für das Beharrungsvermögen in der orientalischen Gedankenwelt, daß diese Autorität durch die Belastung nicht mehr gelitten hat, als es bis jetzt der Fall ist. In Europa fehlte für diese Seite der chinesischen Frage nahezu jedes Verständnis, die wenigen Kenner der Verhältnisse, die darauf hinwiesen, wurden verlacht. (Vgl. die Bemerkungen von Wells Williams in „The Middle Kingdom" II, 670.) Und doch wäre gerade im Hinblick auf dieses Moment etwas mehr Nachsicht und Geduld auf europäischer Seite, ganz besonders in der Missionarsfrage, am Platze gewesen. Es war nicht alles böser Wille des Beamtentums, was man in Europa ohne weiteres dafür hielt, und mancher gräuelvolle Ausbruch des Fremdenhasses wäre vermieden worden, hätte man jenen Schwierigkeiten ein etwas wohlwollenderes Verständnis entgegengebracht.

Seinen politischen Ausdruck fand der Kampf der beiden Staatsauffassungen während der drei nächsten Jahrzehnte (von 1860 ab) in der Behandlung der Audienzfrage, d. h. der Art des Empfanges der fremden Gesandten in Peking durch den Kaiser. Von den Vertretern der drei ersten Vertragsmächte machte zuerst der amerikanische im Jahre 1859 den Versuch, eine Audienz in einer Form zu erlangen, die den westlichen Auffassungen Rechnung trug. Die Chinesen hatten in der Tat bereits auf Beobachtung des orientalischen Zeremoniells verzichtet und verlangten nur den auch in Europa zum Teil üblichen harmlosen Kniefall. Die Audienz würde daraufhin zustande gekommen sein, hätte nicht einer der chinesischen Würdenträger den religiösen Charakter der Zeremonie hervorgehoben, durch die man „dem Kaiser und Gott die gleiche Ehrfurcht bezeuge". Darauf verweigerten die Amerikaner — logischerweise — den Kniefall, und die Chinesen — ebenfalls logischerweise — die Audienz. Schritt für Schritt hat man dann unter den Mauern des Kaiserpalastes in Peking der chinesischen Weltauffassung den Boden abgewonnen; zahllos, hart und demütigend waren die Beweise, die China während der nächsten vierzig Jahre von der überlegenen Kraft der neuen Staatsraison hinnehmen mußte, und nur mit Mühe ließen sich die äußeren Formen des zusammenbrechenden Systems noch aufrecht erhalten. Auch die späteren Audienzen der Gesandten im Jahre 1873 und dann erst wieder im Jahre 1891 mit nicht-orientalischem Zeremoniell galten, aus Gründen, die hier nicht erörtert zu werden brauchen, in Europa noch für einen unzulässigen Kompromiß mit der chinesischen Auffassung. Seltsamerweise wuchs bei dem Europäertum mit der genaueren Kenntnis

Chinas auch die drängende Ungeduld, bei dem Chinesentum aber die Verbissenheit des Widerstandes. Abgesehen von den Verträgen und von der Korrespondenz mit den fremden Vertretern, war das erste chinesische amtliche Schriftstück, in dem die internationale Gleichberechtigung anerkannt wurde, die Kriegserklärung gegen Japan, die am 1. August 1894 in Form eines Kaiserlichen Edikts erlassen wurde. Schon die Tatsache, daß der Krieg darin als ein Krieg im okzidentalen Sinne angesehen wurde, d. h. als ein Verhältnis, wie es nur zwischen souveränen Staaten möglich ist, schon diese Tatsache brach mit der Tradition, nach der alle Kriege nur Rebellionen gegen den Himmelssohn, d. h. gegen die göttliche Weltordnung, waren. Aber auch auf das Völkerrecht, das jus inter gentes, beruft sich das Edikt ausdrücklich, also auf einen völlig neuen Begriff, der verschiedene gleichwertige Rechtssubjekte, nämlich die Staaten, voraussetzt. Die Demütigungen jenes Krieges haben dann den Chinesen auch in den breiteren Schichten die Vorteile der neuen, eingeschränkten Staatsform dargetan, und so fand bald danach auch die Dynastie den Mut, öffentlich die veränderte Auffassung ihrer Stellung zu zeigen. Das geschah bei dem Empfang des Prinzen Heinrich von Preußen durch den Kaiser im Mai 1898. Zum ersten Male in der Geschichte Chinas, soweit sie uns bisher bekannt ist, entäußerte sich hier der Himmelssohn öffentlich seiner ihm von der chinesischen Weltanschauung zugeschriebenen Stellung bis zu dem Grade, daß er das Mitglied einer fremden Fürstenfamilie vor den Augen seiner höchsten Minister als ihm gleichstehend bezeichnete. Diese Bezeichnung fand ihren Ausdruck darin, daß der Prinz auf dem Throne neben dem Kaiser saß und mit ihm als Mensch zu Mensch sprach, und daß danach der Kaiser dem Prinzen seinen Besuch, der also keine Audienz war, in feierlicher Form erwiderte. Der ganze Vorgang war eine Staatsaktion, die weit über die Bedeutung einer zeremoniellen Frage hinausging und den Beginn einer neuen Periode in der chinesischen Verfassungsgeschichte bezeichnet. Diese ihre Bedeutung ist auch von den Chinesen als solche empfunden worden.*)

Wenn das Ereignis trotz seines umwälzenden Charakters nicht so starke sichtbare Erschütterungen im Chinesentum hervorgerufen hat, wie man hätte annehmen sollen, so erklärt sich dies dadurch, daß es nicht als etwas Unvermitteltes, Plötzliches eintrat, sondern daß durch die Ereignisse der letzten Jahrzehnte und die dadurch verursachten Erwägungen die Gemüter darauf vorbereitet waren. Vierzig Jahre früher wäre es als etwas Ungeheuerliches, Unfaßbares erschienen, am Ende des 19. Jahrhunderts war es das verständliche Resultat einer historischen Entwicklung. In einzelnen

*) Der greise Wêng tung ho, damals Mitglied des Staatsrates und Minister im Tsungli Yamen, einer der würdevollsten und gelehrtesten Vertreter des streng confucianischen Chinesentums, der gerade zu jener Zeit anfing, neuen Auffassungen zugänglich zu werden, sagte nach Beendigung jenes Empfanges im Sommerpalast Wan schou schan zu dem Verfasser, der daran teilgenommen hatte: „Wir haben heute etwas Unerhörtes erlebt, etwas, für das es keinen Vorgang in der chinesischen Geschichte gibt.“ Während der Vorverhandlungen über den Besuch des Prinzen war es die Kaiserin Mutter, die zuerst den Mut hatte, ihren Ministern zu sagen, die regierenden Familien der Erde bildeten eine Gemeinschaft, und ihre Mitglieder seien einander gleichstehend. — Das ist nicht der einzige Beweis für den scharfen Verstand dieser vielgeschmähten Frau.

begabten Köpfen war schon vorher, besonders nach dem japanischen Kriege, der Gedanke aufgestiegen, daß in dem chinesischen System selbst ein Fehler sein müsse, der es für die neuen politischen Verhältnisse untauglich mache. Man fing an, den universalistischen Staatsgedanken an der Hand des in jüngster Zeit Erlebten einer kritischen Prüfung zu unterziehen, und man fand alsbald, daß er, wie am Anfang dieser Abhandlung gesagt war, mit falschen Dimensionen rechnete, d. h. daß die Welt — was vielleicht erleuchtete Geister schon in früherer Zeit geahnt hatten — größer sei, als man angenommen. China war nicht, wie man jetzt merkte, das einzige Kulturzentrum der Erde, sondern es gab deren mehrere, und das westliche, mit dem man in Berührung gekommen war, äußerte sogar, zur Zeit wenigstens, eine intensivere Lebenskraft als das chinesische. Die Einheit der göttlichen Weltordnung war also in der Form jedenfalls, in der man sie vorausgesetzt hatte, nicht vorhanden, und damit schien die ganze Jahrtausende hindurch bewährte Weisheit sich als ein einziger ungeheurer Irrtum herauszustellen. Man begann unter diesen Eindrücken die Klassiker, und zwar ganz besonders das Tschun-tsiu und seine Exegese mit Rücksicht auf die neu gewonnenen Gesichtspunkte sorgfältig zu prüfen. Das Resultat war überraschend. Man fand, oder man glaubte zu finden, daß der chinesische politisch-ethische Universalismus der letzten zehn Jahrhunderte im klassischen Confucianismus gar keine Unterlage hatte, daß er vielmehr nur durch Fälschungen der Exegese ermöglicht worden war.*) Die sehr reiche staatswissenschaftliche Literatur der Chinesen aus den letzten Jahren zeigt in ungemein interessanter Weise, wie die neue Weltanschauung sich auf der gesäuberten Grundlage des klassischen Confucianismus aufzubauen beginnt. So heißt es in einer Abhandlung „über den politischen Kampf ums Dasein" von Wang kiao jen: „Mehr als fünfzig Staaten zählt die Erde und fünfzehnhundert Millionen Menschen, alle aber hoffen dem Glück entgegen. Mêng tse sagt: »Nicht durch Wälle und Grenzzeichen schließt man ein Volk ein, nicht durch Berge und Ströme sichert man einen Staat, nicht durch Waffen und Rüstungen schafft man sich Ehrfurcht im Weltreiche«. Der Sinn des Tschun-tsiu aber ist: Trennung der Länder, nicht Trennung der Völker, Anbruch des Weltfriedens und vernünftige Regierung der Welteinheit. Hier liegt die Wahrheit." Zu der bisherigen Auffassung, wonach China der eigentliche Mittelpunkt des Weltalls sei, in dem und von dem aus der göttliche Wille sich wirksam mache, tritt nun in den denkbar schärfsten Gegensatz die neue Erkenntnis, die, gestützt auf modernes Wissen, die richtigen Dimensionen aufdeckt und bereits anfängt, die Konsequenzen zu ziehen aus dem, was man heute den kosmischen Gedanken nennt. Plastisch tritt dies hervor in dem Nachworte eines gelehrten Confucianers, namens Mai mêng hua, zu den Denkschriften Kang yeu weïs. Dort heißt es: „China gehört zum Erdball und ist einer von den sechsundfünfzig Staaten desselben. Der Erdball gehört zum Sonnensystem und ist einer von den zweihundertundneunundvierzig Planeten desselben. Das Sonnensystem gehört zum

*) Es wird hier lediglich eine objektive Darstellung der Argumentation des politischen Neuconfucianismus gegeben; in eine Kritik der Richtigkeit dieser Argumentation einzutreten, oder die Art ihrer Herleitung aus den klassischen Texten im einzelnen zu verfolgen, ist hier nicht der Ort.

Himmelsraum und bildet dort ein winziges Teilchen unter den Milliarden von Sternenhaufen und Sternenwolken, einen einzigen unter den Weltkörpern, die zahllos sind wie die Sandkörner eines Stromes. Der Himmelsraum aber ist wieder nur ein Teil unter zahllosen Teilen des unendlichen, unfaßlichen Alls. Confucius war sich dessen bewußt, darum wird in seinem Tschun-tsiu das unendliche All angesehen als den Himmel (Himmelsraum) umfassend, der Himmel aber nur als ein kleiner Gegenstand im All. Im unendlichen All befindet sich der Himmelsraum, im Himmelsraum das Sonnensystem, im Sonnensystem die Erde, auf der Erde China." Die neue Auffassung machte nun auch eine Revision der Terminologie nötig, soweit sie universalistischen Charakters war. Vor allem verlangte der alte Name für das Weltreich der chinesischen Cäsaropapie, tien hia („was unter dem Himmel ist", s. o.), eine Einschränkung seiner Bedeutung. Diese Frage wird in den modernen Schriften besonders ausführlich erörtert. So sagt eine Abhandlung von Wang kang nien über „die Umformung des chinesischen Staatswesens": „Für die Modernisierung des Staatsorganismus stellen sich drei große Gesichtspunkte dar. Zunächst ist die Bedeutung des Ausdrucks tien hia zu regeln. Heute ist diese Bedeutung keine einheitliche mehr, von der Regierung aber dürfen die verschiedenen Bedeutungen nicht unterschiedslos gebraucht werden, denn sie sind einander ungleich wie Norden und Süden. Es ist also notwendig, dem Ausdrucke wieder einen bestimmten einheitlichen Sinn zu geben." (Die beiden anderen Gesichtspunkte kommen für uns nicht in Betracht.) Dieser Sinn aber ist: Irdische Welt, ohne Rücksicht auf ihre politischen Formen. Das neue China nahm also mit Bewußtsein und Überzeugung Abschied von dem bisherigen Universalismus, d. h. — wohlverstanden! — von dem politischen Universalismus des Mittelalters, nicht aber von dem ethischen des klassischen Confucianismus, den man jetzt erst richtig zu begreifen glaubte. Wie oben ausgeführt war, sind danach „die Gedanken des Himmels", d. h. die sittlichen Ideale ewig, unveränderlich und einheitlich, ihre Träger aber sterblich, wandelbar und verschieden, und zwar nicht bloß, wie man bisher angenommen hatte, verschiedene Dynastien eines Weltstaates, sondern verschiedene Völker der Erde. Die Völker blühen oder verfallen, je nachdem sie die sittlichen Ideale zu verwirklichen streben oder sich von ihnen abwenden. Dieser Gedanke findet sich am klarsten ausgesprochen in dem Kommentar, den der bekannte Kang yeu weï im Jahre 1897 zur Exegese des Tschun-tsiu geschrieben hat. „Nach der Lehre des Tschun-tsiu", heißt es dort, „wird nur durch sittliche Reinheit göttliche Verwandtschaft begründet. Hat das Mittelreich diese sittliche Reinheit nicht, so ist es ein Barbarenland; hat ein Barbarenland sie, so ist es das Mittelreich. Meine Beziehungen zu anderen Menschen werden nicht durch Landesgrenzen getrennt." Wir finden also hier nunmehr den rein ethischen Universalismus, der, von allem politischen Beiwerk befreit, mit der Verteilung der Menschheit in verschiedene Staaten nichts zu schaffen hat und ein Verhältnis von einem souveränen Staate zu Vasallenstaaten nicht kennt. Einheitlich ist und bleibt nur die Menschheit als solche, die ohne Rücksicht auf politische Formen in edlem Wetteifer der Völker den sittlichen Idealen zustreben soll, deren Kenntnis durch den göttlichen Willen jedem Menschen ins Herz gelegt ist, und deren Erreichung den nächsten Zweck des Daseins

der Völker bildet. Das ist es, was von dem chinesischen Universalismus heute übriggeblieben ist.

Es ist ein eigentümliches Zusammentreffen, daß um dieselbe Zeit, wo China in seinem Staatsgedanken den Irrtum entdeckte, der für sein Land und für sein Ansehen so furchtbare Verluste und Demütigungen gebracht hatte, der Okzident anfing, denselben Staatsgedanken zu verstehen und erklärlich zu finden. Man begann im Abendlande einzusehen, daß man dem Chinesentum gegenüber in mißverständlichen Auffassungen befangen gewesen war, daß man nicht das Maß von Nachsicht, Geduld und wohlwollendem Interesse gezeigt hatte, das der Wissende dem Nichtwissenden schuldig ist, und daß man dadurch an den erlebten Enttäuschungen und Katastrophen bis zu einem gewissen Grade mitschuldig geworden war. General Sharetts, der Regierungsvertreter der Vereinigten Staaten für die Handelsvertragsverhandlungen mit China, sprach sich in einem Vortrage in Schanghai im Jahre 1902 über diese Frage ausführlicher aus und kam zu folgendem Schlusse: „Die Geschichte der fremden Beziehungen zu China vom Jahre 1861 an, bis der Krieg mit Japan die politische Atmosphäre klärte, läßt sich sehr kurz in folgende Worte zusammenfassen: Indifferenz und Verständnislosigkeit auf der einen Seite, Verschleppung und Pflichtvergessenheit auf der andern. Der Same des Hasses, der während dieser Zeit ausgestreut wurde, hat seine erwartete Frucht getragen. Diese Frucht war reif für den Schnitter, als das 19. Jahrhundert zu Grabe getragen wurde: Die Greuel der Boxer bildeten die natürliche Ernte."

Unsere Blicke wenden sich der Zukunft zu. Wird das Chinesentum aus seiner neuen Erkenntnis die politischen Folgen ziehen und an die Stelle des im Nebel zerfließenden Weltstaates den geschlossenen Nationalstaat setzen? Daß in solcher Neugründung allein ihm die Möglichkeit gegeben ist, sich als selbständige politische Einheit zu erhalten, haben seine aufgeklärtesten Geister längst gesehen. Ein geistvoller deutscher Schriftsteller sagt: „Den Geselligkeitstrieb des Menschen wird man füglich Gruppierungsmotiv nennen müssen. Nicht darin nämlich liegt sein Wesen, daß wir in einer möglichst umfassenden Allgemeinheit aufgehen wollen, uns in ihr verlieren, sondern wir sehnen uns nach einer Gruppe, die unserer Eigenart adäquat ist und dadurch, daß sie sich gegen anderes abgrenzt, geeignet ist, unsere Eigenart zu sichern." (Richert, „Das Nationalgefühl als psychologisches Phänomen".) Dieses Gruppierungsmotiv lebt, als blinder Instinkt, auch im Chinesentum: Wird man ihm die Zeit und die Möglichkeit geben, sich zu entwickeln und politisch zu betätigen? Und wenn der neue chinesische Nationalstaat ausgebaut ist, wird er dann neben den edlen Kräften, die der Nationalismus verleiht, auch dessen gefährlichen Auswuchs, den Chauvinismus in sich entwickeln? Dem chinesischen Weltstaate war der Rassenhaß fremd und mußte es dem Wesen dieses Weltstaates zufolge sein. „Wo Bildung besteht, gibt es keine Rassenunterschiede," heißt es in den Analekten des Confucius. Der Begriff des Rassenhasses ist dem Chinesentum erst durch die Europäer und vor allem durch die Japaner bekannt geworden. Die Abneigung gegen die Fremden in China gilt oder galt bis vor kurzem nicht der fremden Rasse als solcher, sondern sie gründete sich zuerst auf den verblendeten Dünkel den vermeintlichen rohen Barbaren gegenüber, dann auf die

Furcht vor den mächtigen Feinden des politischen und kulturellen Chinesentums. Nicht zum wenigsten wird es an der Haltung des Europäertums selbst liegen, ob der Rassenfanatismus, dessen Keime unzweifelhaft jetzt vorhanden sind, weiterwachsen wird, oder ob das hohe sittliche Motiv des neuen chinesischen Universalismus die Oberhand behält, das, unbeschadet des nationalen Charakters der Staaten, ein ethisches Weltimperium aller Guten erstrebt, in dem niemand Herrscher und niemand Diener ist. Der Ausgang des großen Kampfes, der jetzt im fernen Osten sich vollzieht, wird die Richtung andeuten, in der die Entwicklung sich bewegt.



Zu den Mittelmeerfragen.

Von Paul Dehn.

Inhalt: Eigenart des Mittelmeeres. — Politische Skizzierung. — Europa und das Mittelmeer. — Englands Vormachtstellung. — Frankreichs Erstarken. — Die Dreibundmächte. — Das englisch-französische Abkommen vom April 1904. — Rußlands Aspirationen. — Ägypten und der Suezkanal. — Zur Entwicklung im östlichen Mittelmeer. — Englands handelspolitisches Übergewicht. — Häfen, Schiffahrt, Kabel. — Die Adria. — Ein Mittelmeerzollverein.

Eigenart des Mittelmeeres.

Jahrtausende hindurch war das Mittelmeer der Vermittler von Verkehr und Kultur für die gesamte Verkehrswelt, d. h. für diejenigen Völker, die im Verkehr miteinander standen. Aus dem Halbdunkel des Binnenlandes waren die Anfänge der Kultur an das Mittelmeer gedrungen und hatten sich dort freier entwickelt als zuvor. Das empfindet noch heute, wer aus den düsteren Totenstätten Ägyptens hinaufsteigt zu der lichten Höhe der Akropolis. Sokrates sagte von der Mittelmeerwelt seinerzeit, daß die Völker um das Mittelmeer herumsäßen, wie Ameisen um einen Brunnen oder wie Frösche um einen Teich.

Allmählich erweiterte sich die Welt des Mittelmeeres und erreichte ihre höchste Entwicklung nach den Kreuzzügen, die einen nachhaltigen Aufschwung der Handelsbeziehungen zwischen Abendland und Morgenland bewirkten. Es erstanden die mächtigen italienischen Handelsrepubliken, wie Amalfi, Genua und Venedig. In den Häfen des Mittelmeers vollzog sich damals der gesamte Handel der Verkehrswelt.

Im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts, mit dem Vordringen der Türken, trat der Verfall überall da ein, wo die Türken sich festsetzten. An den Küsten des Schwarzen Meeres, Vorderasiens und Ägyptens erdrückten sie Handel und Wandel und verlegten die Verbindungen mit Indien. Europa konnte den Güteraustausch mit dem Orient nicht mehr entbehren. Die Völker suchten einen neuen Weg nach Indien und fanden Amerika. Damals nahmen jene Länder, von wo aus die neuen Wege entdeckt wurden, großen Aufschwung. Der Handelsverkehr und mit ihm der Schwerpunkt des europäischen Lebens wurde erst nach Westen und schließlich nach Nordwesten verschoben. Dem Mittelmeer ging seine einstige herrschende Stellung im Weltverkehr für immer verloren.

Neue Bedeutung erlangte es erst wieder, als die türkische Herrschaft gebrochen war, als die Aufmerksamkeit der Mächte sich dem Orient zuwandte, als die Griechen ihre Unabhängigkeit erkämpften und die Wiedereuropäisierung der türkischen Gebietsteile in Europa begann, vor allem als durch die Eröffnung des Suezkanals die alte kürzeste Verbindung zwischen Europa und Indien, dem ferneren Orient, in vervollkommneter Form wieder hergestellt worden war.

Nach der Wiederaufrichtung der Küstenländer im Süden und Osten wird das Mittelmeer in immer höherem Grade werden, was es schon heute ist, ein Brennpunkt europäischer Interessen in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Das Mittelmeer ist ein europäisches Meer, obschon es auch die Küsten Asiens und Afrikas bespült. Das betonte schon Karl Ritter. Nicht die Meere trennen die Länder und Völker voneinander, sondern unwirtliche Gegenden, Gebirge und Wüsten. Erst jenseits der Sahara fängt das eigentliche Afrika an. Das Meer verbindet die Völker, weil es sich ihnen als fahrbarer Weg darbietet.

Das Mittelmeer erleichterte ganz besonders die Verbindung der umwohnenden Völkerschaften durch die reiche Gliederung seiner Gestade und durch die mannigfaltigen Halbinseln und Inseln.

Die geographische Einheit des Mittelmeeres hat Eduard Graf Wilczek (Helmolt, Weltgeschichte IV: Die Randländer des Mittelmeers, Leipzig 1900) hervorgehoben. Die gemeinsame Küstenbegrenzung einer scharf abgesonderten Wasserfläche stellt notwendig zwischen den Küsten selbst einen unlösbaren geographischen Zusammenhang her. Dem Mittelmeer verdankt der Süden Europas ein Klima, wie es gleich günstig für die Entwicklung alles organischen Lebens und insbesondere für die Daseinsbedingungen des Menschen kaum noch irgendwo zu finden ist.

In seinem Brief an den Grafen Usedom vom April 1868 nannte Bismarck das Mittelmeer „diesen wundervollen Hafen mitten in Europa, Asien und Afrika, diesen Kanal zwischen dem Atlantischen und zwischen dem Stillen Ozean, dieses Becken, das die schönsten Länder der Erde umsäumen“.

Politische Skizzierung.

Versucht man die Besitzungen und Interessensphären, die Absichten und Aspirationen, die Reibungen und Gegensätze der Mächte im Mittelmeer sich an der Hand der Karte zu veranschaulichen, so kommt man zu einem bunten und verwickelten Bild. England hält die Wacht an den Zugängen in Gibraltar wie am Suezkanal und vor Aden mit den Etappen auf Malta und Cypern und möchte neue Stützpunkte in Port Mahon auf den Balearen oder in der Bombabai an der nordafrikanischen Küste gegenüber Kreta gewinnen. Engagiert ist England im östlichen Teil außer in Ägypten durch die Verbürgung des kleinasiatischen Besitzes der Türkei, auch hält es Fühlung mit den Drusen in Syrien. England sucht das türkische Reich von der Seeseite zu umklammern. Rußland tut dasselbe von der Landseite her und dehnt vorläufig auf friedlichem Wege seinen Einfluß einerseits über Persien bis nach dem Meere und anderseits über Bulgarien und Serbien bis nach Montenegro aus. Außerdem unterhält es in Syrien Beziehungen. Frankreich hat Algier und Tunis genommen, vervollständigt sein großes nordwestafrikanisches Kolonialreich durch die erlangte Vorherrschaft über Marokko, möchte sich am liebsten Tripolis angliedern, erhebt Anspruch auf Syrien und übt im ganzen Gebiet des türkischen Reiches weitgehenden Einfluß mit Hilfe der katholischen Missionen, die zunächst durch Vermittlung von Schule und Kirche die Bevölkerung französieren. Italien will Tripolis annektieren, bekundet Aspirationen auf Albanien, hat noch nicht vergessen, daß es auf Tunis ein Näherrecht besaß, und kann auch den Verlust von Nizza nicht ganz überwinden. Österreich-Ungarn muß sich unter allen Umständen in Triest und Fiume behaupten, um nicht seine einzige unmittelbare Verbindung mit dem offenen Meere zu verlieren, und ist daneben bemüht, seinen dalmatinischen Häfen ein größeres Hinterland zu erschließen.

Spaniens Verlangen nach einem Anteil an Marokko verhallt, obwohl es bereits Zeuta besitzt, ungehört, weil es zu schwach ist. Einzig und allein Deutschland fehlt in dieser Übersicht, weil es im Mittelmeergebiet keine Aspirationen hat und den Reibungen wie den Gegensätzen der Mächte fern steht.

Europa und das Mittelmeer.

An der freien Durchfahrt durch das Mittelmeer sind unmittelbar oder mittelbar alle Mächte interessiert. Leichter als auf einem offenen Meere kann dort die Freiheit der Schiffahrt gefährdet, ja an den engen Zugängen gänzlich beseitigt werden. Deshalb steht das Mittelmeer im Bannkreise europäischer Interessen, auch mit seinen asiatischen und afrikanischen Küstenländern, und alle Fragen, die das Mittelmeer betreffen, sind europäische Fragen.

Bislang konnten die politischen Verhältnisse der Küstenländer des Mittelmeers noch nicht endgültig geregelt werden. Im Osten handelt es sich um die Neugestaltung des türkischen Reiches, um dieses alte orientalische Problem, das die mazedonische, albanesische, vorderasiatische und ägyptische Frage und außerdem die Dardanellenfrage umfaßt. Im Westen erscheinen Marokko und Tripolis als unfertige und zugleich strittige Staatsgebilde. Marokkos innere Verhältnisse müssen geregelt werden, damit seine wirtschaftliche Aufschließung erfolgen kann. Alle diese Fragen können nur im Einvernehmen der europäischen Mächte ihrer Lösung zugeführt werden.

Aufgabe der europäischen Politik wird es immer bleiben, ein politisches Gleichgewicht der Mächte im Mittelmeer zu erhalten, das die Freiheit der Schiffahrt verbürgt. Aufrecht erhalten wird das Gleichgewicht im Mittelmeer durch die englische Machtstellung. Gegenüber den Ufermächten behauptet Großbritannien zunächst zwar nur die Freiheit für die eigene Schiffahrt, aber doch zugleich die Freiheit der Mittelmeerschiffahrt überhaupt und verhindert, wenn auch zunächst in seinem eigensten Interesse, daß die Freiheit von irgend einer Mittelmeermacht beschränkt oder beseitigt wird.

Englands Vorherrschaft mag für die Mittelmeermächte etwas Drückendes und Demütigendes haben, weil sie von einer fremden Macht ausgeübt wird. Allein ohne Englands Übergewicht würden die Mittelmeermächte, zunächst Frankreich und Italien, in Kämpfe um die Vorherrschaft geraten und diese Kämpfe würden erst durch den Sieg einer einzigen Macht beendet werden, die dann eine unerträgliche Alleinherrschaft ausüben könnte. Durch Englands Machtstellung wird Frankreichs Übergewicht ebenso wie Italiens Schwächung verhindert.

Eine Alleinherrschaft streben die Engländer im Mittelmeer nicht an. Feste Stützpunkte und Landbesitz haben sie nur erworben, um die Freiheit ihres großen Verkehrs mit Indien und dem fernen Osten zu sichern.

Das Gleichgewicht im Mittelmeer wird endlich verbürgt durch das Interesse aller Staaten an der Freiheit der Schiffahrt.

Vom europäischen Standpunkt aus wäre zu wünschen gewesen, daß in jenen Staaten des Mittelmeers, die zu schwach sind, um ihre Selbständigkeit aus eigener Kraft zu schützen, nicht die politischen Aspirationen einzelner Mächte den Ausschlag geben und nicht irgendwelche Vorrechte in Gestalt von Zöllen, Monopolen u. dgl. zu-

gunsten einzelner Mächte eingeführt werden. In unbeschränktem Wettbewerb sollten alle europäischen Staaten sich an der Erschließung und Wiederaufrichtung dieser Länder beteiligen können. Bei der Neuorganisation der Finanzverwaltung wie der gesamten Staatsverwaltung in den rückständigen Mittelmeerländern sollten alle Mächte mitwirken, etwa durch Einsetzung eines internationalen Ausschusses nach ägyptischem Vorbilde, aber mit erweiterten Befugnissen, insbesondere mit der Aufgabe, dafür zu sorgen, daß das wirtschaftliche und kulturelle Interesse des betreffenden Landes gefördert, tunlichst dessen politische Selbständigkeit erhalten und dadurch auch das europäische Gesamtinteresse zur Geltung gebracht wird. Vorläufig ist dieses Ziel, soweit Ägypten und Marokko in Betracht kommen, noch nicht in vollem Maße erreicht worden. Immerhin verbleibt es auch für diese Länder bei den bestehenden politischen und territorialen Zuständen und bei der offenen Tür, so daß wenigstens in wirtschaftlicher Hinsicht, wenn auch mit mehr oder minder empfindlichen Einschränkungen zugunsten einzelner Mächte, eine Europäisierung in die Wege geleitet werden kann.

Englands Vormachtstellung.

Englands Vormachtstellung im Mittelmeer sichert seine wichtigen und umfangreichen Beziehungen zunächst mit dem Mittelmeergebiet selbst, sodann mit Indien, Ostasien und Australien. In der Hauptsache beruht sie auf seiner Flotte und sodann auf seinen starken Stützpunkten. Von Gibraltar aus beaufsichtigt es den Eingang zum Mittelmeer, in Malta hält es dessen Mittelpunkt besetzt, von Cypern und von Ägypten aus bewacht es den Suezkanal, bei Aden-Perim kann es den Verkehr sperren.

Schon seit Jahren erörterten englische Blätter die Vermehrung der französischen Mittelmeerbefestigungen und versicherten, daß dadurch die Vormachtstellung Englands im Mittelmeer, ja seine maritime Weltherrschaft ernstlich bedroht werde. In den leitenden Kreisen Englands ließ man sich derartige Übertreibungen gefallen, da sie schließlich dazu führen mußten, daß immer neue Opfer für die Machtstellung des Reiches gebracht, immer neue Mittel, vor allem für die Verstärkung der Flotte, bewilligt werden. England ist fortwährend bestrebt, diese Grundlage seiner gesamten Weltstellung zu festigen und zu verbreitern, nicht zuletzt auch im Mittelmeer. Wiederholt ist das englische Mittelmeergeschwader verstärkt worden, und nach wie vor kann England auch im Mittelmeer den Kampf aufnehmen nicht nur mit einer Macht, sondern sogar mit einer feindlichen Koalition. Häfen mögen nicht gerade nutzlos sein ohne schwimmendes Kriegsmaterial, aber das schwimmende Kriegsmaterial führt doch schließlich die Entscheidung herbei, und in dieser Hinsicht behaupten die Engländer nach wie vor auch im Mittelmeer ihre Überlegenheit auch gegenüber den verstärkten französischen Befestigungen.

Unter diesen Umständen ist nicht anzunehmen, daß die englische Regierung, was von englischen Blättern vielfach gefordert wurde, neue Stützpunkte im Mittelmeer erwerben wird. So empfahlen mehr oder minder sachkundige Politiker, Gibraltar, dessen strategischer Wert sich entschieden vermindert hat, durch Ankauf der Befestigungen des benachbarten Algesiras gegen jede Gefährdung von der Landseite her zu sichern oder aber gegen Zeuta von Spanien einzutauschen, oder schließlich Tanger zu besetzen, um sich dadurch eine neue maritime Grundlage zu schaffen. Nach dem Abschluß des

französisch-englischen Abkommens über Marokko sind diese Vorschläge nicht mehr zu verwirklichen.

Gegenüber dem Ring der französischen Befestigungen wurde auch die Besetzung von Port Mahon auf Menorca, der östlichsten Baleareninsel, verlangt. In den Händen Spaniens blieben die Balearen bisher unbenutzt und unbeachtet. Im Besitze Englands würden sie zu einem drohenden Angriffspunkt gegen die französische Mittelmeerstellung umgestaltet werden können. Von Wert sind die Balearen für jede Macht, die im Mittelmeer eine starke Stellung anstrebt, insbesondere gilt Port Mahon als der beste Ankerplatz des Mittelmeeres. Spanien hat englische Kaufangebote wiederholt abgelehnt, es will die alten Befestigungen neu armieren und die Besatzung vermehren. Erzherzog Ludwig Salvator hat in seinem großen Werk über die Balearen Port Mahon eine riesige Schildwache genannt, die das häufig zum Zankapfel gewordene Eiland für Spanien beschirmt.

Mitte 1897 verlautete noch von anderen Absichten Englands. In Frage soll damals der Erwerb der Bucht von Bomba an der Küste der Cyrenaika gekommen sein, als Stützpunkt an der Nordküste Afrikas, zwischen Ägypten und Tripolitanien, Kreta gegenüber. Ein Jahr zuvor war behauptet worden, England habe von Italien Likata an der Südküste Siziliens zur Erbauung eines Kohlen- und Kriegshafens erworben. Auch über den Ankauf der Insel Pantellaria, südwestlich von Sizilien, sollen Verhandlungen stattgefunden haben. Pantellaria und Likata, die mit Malta ein kurzseitiges Dreieck bilden, würden, so sagte man, geeignet sein, Bizerta Schach zu bieten.

Tatsächlich hat England keine neuen Stützpunkte im Mittelmeere erworben.

Frankreichs Erstarken.

Schon zur Zeit Napoleons I. trat in Frankreich das Bestreben hervor, das Mittelmeer zu einer französischen See zu machen. Später sprach man von einer „lateinischen See“ unter französischer Vorherrschaft. Am 16. September 1902 versicherte zwar der französische Marineminister Pelletan auf einem Festessen in Bizerta, daß Frankreich aus dem Mittelmeer kein französisches Binnengewässer machen wolle, fügte aber hinzu, ein Teil des Mittelmeeres sei französisch und werde französisch bleiben. Mit Bizerta,*) der mächtigen Schutzwehr, die in gleicher Weise für den Angriff günstig gelegen sei, ferner mit Korsika und Toulon vermöge Frankreich die Tür zwischen den beiden Hälften des Mittelmeeres trotz Malta und Gibraltar offen zu halten. Im Jahre 1886 schrieb ein französisches Blatt: „Das Mittelmeer hat für Frankreich ungleich größere Bedeutung als die beiden an Deutschland verlorenen Provinzen.“ Tatsächlich ist Frankreich seit der Eroberung Algiers und der Besitzergreifung von Tunis sowie nach der Schaffung des großen strategischen Vierecks Toulon—Korsika—Bizerta—Oran der stärkste Mittelmeerstaat geworden. Auf Grund

*) Als Frankreich im Jahre 1881 von Tunis Besitz ergriff, ließ es in London erklären, daß es für den Augenblick nicht die Absicht habe, Bizerta zu befestigen. Erst Anfang der neunziger Jahre begann es mit den Befestigungsbauten. England schien keine Einwendungen zu erheben. Halbamtlich gab man damals von Paris aus zu verstehen, daß man sie den Engländern erwidern würde: Haltet zunächst Eure eigenen Verpflichtungen ein, räumt Ägypten, und wir werden auf die Befestigung Bizertas verzichten!

dieses Vierecks, das allerseits durch eine breite Operationsbasis gestützt wird, bedroht es einen wichtigen Teil der Mittelmeerstraße, die auf dieser Strecke englischerseits nur durch Gibraltar und Malta, also nur durch zwei isolierte wenn auch befestigte Posten gedeckt wird.

Frankreichs Stellung ist stark, aber sie dient im wesentlichen nur der Verteidigung, dagegen ist und bleibt England in der Lage, mit seiner überlegenen Flotte die Offensive zu ergreifen.

Eine gewisse Verschiebung der Machtverhältnisse im Mittelmeer könnte eintreten, wenn sich Frankreich wirklich dazu entschließen sollte, einen großen Seekanal, fahrbar auch für Kriegsschiffe, von Bordeaux nach Narbonne anzulegen. Frankreich wäre dann in der Lage, nach Bedarf ungestört seine Kriegsflotte im Mittelmeer zu konzentrieren. Indessen wird vorläufig das Projekt an der Höhe der Kosten scheitern, die auf 1½ bis 3 Milliarden Fr. veranschlagt worden sind. Sollte trotzdem dieser Kanal jemals gebaut werden, so wird sich herausstellen, daß es unerfüllbare Hoffnungen waren, die man an ihn knüpfte. Durch den Zwei-Meerekanal wird der natürliche Schwerpunkt Westeuropas nicht verrückt, die Kontrolle über das Mittelmeer nicht unbestritten in französische Hand gebracht und noch weniger, wie am 3. Februar 1898 die „Admiralty and Horse Guards Gazette“ behauptete, Englands Suprematie im Mittelmeer beseitigt werden.

Das englisch-französische Abkommen über Marokko.

Von weittragender Bedeutung für die Entwicklung des Mittelmeergebiets, soweit es strittig erscheint, ist das englisch-französische Abkommen vom April 1904. Dieses Abkommen enthält eine vorläufige Verständigung über die ägyptische und marokkanische Frage, über jene in englischem, über diese in französischem Sinne. Frankreich anerkennt Ägypten als englische, England dagegen Marokko als französische Interessensphäre.

Bisher bestanden darüber zwischen beiden Mächten Gegensätze und Reibungen. Frankreich wollte seine überlieferten Ansprüche als Vormacht auf Ägypten nicht aufgeben, England bekundete Aspirationen auf Tanger und andere marokkanische Häfen. Auf diese Ansprüche und Aspirationen haben die beiden Mächte verzichtet. England erlangt in Ägypten, Frankreich in Marokko freie Hand, indessen nur unter einer wichtigen Voraussetzung. Sowohl in Ägypten wie in Marokko darf der politische Zustand keinerlei Änderung erleiden. Die Annexion Ägyptens durch England, wie die Annexion Marokkos durch Frankreich ist demnach ausgeschlossen. Frankreichs Vorgehen in Marokko wird außerdem an besondere Bedingungen geknüpft.

Englands Stellung in Ägypten war bisher von Frankreich beanstandet worden. Frankreich anerkennt nunmehr die Oberherrschaft Englands in Ägypten und gibt als Zeichen dafür seine Einwilligung dazu, daß die Ersparnisse aus der Konvertierung der ägyptischen Schuld in Höhe von 120 Millionen Mark für Landesmeliorationszwecke verwendet werden dürfen. Unter Überwachung der fünf Großmächte (ohne Rußland) verbleibt dagegen die ägyptische Staatsschuldenverwaltung durch den internationalen Liquidationsausschuß von 1880, und vor allem behalten die alten Kapitulationen ihre Geltung.

Ein großes und greifbares Zugeständnis hat Frankreich ohne Zweifel durch die Erklärung gemacht, die Aktion Englands in Ägypten nicht hemmen und nicht etwa innerhalb einer Frist die Räumung Ägyptens verlangen zu wollen, zu der sich England einst feierlich verpflichtet hatte. Was sich Frankreich vorbehalten hat, ist nur ein dürftiger Rest seines früheren Einflusses, die Aufsicht über die ägyptischen Altertümer durch einen französischen Gelehrten!

Nach dem Abkommen soll für Marokko wie für Ägypten der Grundsatz der Handelsfreiheit mit der allgemeinen Meistbegünstigung aufrecht erhalten bleiben, nicht nur für die Zölle, sondern auch bei Bemessung von Abgaben, bei der Festsetzung der Eisenbahntarife, für die Schiffahrt wie für den Durchgangsverkehr und zwar auf die Dauer von 30 Jahren. Ein Jahr vor Ablauf dieses Zeitraums kann eine Kündigung erfolgen. In dieser Beschränkung der Meistbegünstigung auf 30 Jahre liegt ein wenn auch fernes Zugeständnis der Engländer in bezug auf Marokko, denn nach 30 Jahren wären die Franzosen in der Lage, Marokko in ihr Zollgebiet einzubeziehen und die fremden Erzeugnisse von dem marokkanischen Markt auszuschließen. Wenn die Engländer sich damit abgefunden haben, so müssen sich wohl oder übel auch die übrigen Staaten darein finden.

Anscheinend größer sind die Zugeständnisse, die England in bezug auf Marokko an Frankreich gemacht hat, zumal sie ein Land betreffen, das bisher noch völlig selbständig war und nicht in einem Abhängigkeitsverhältnis zu Frankreich stand, wie Ägypten zu England. Jahrelang konnte man von englischen Politikern hören und in englischen Zeitungen lesen, daß große Interessen Englands geschädigt werden würden, wenn Tanger mit Marokko unter französischen Einfluß gelangen sollten. Man hat es in England lebhaft bereut, das strategisch so wichtige Tanger, das den Engländern im Jahre 1863 zugefallen war, bald wieder aufgegeben zu haben. Tanger und Umgebung erschien vielen Engländern gerade in den letzten Jahren angesichts der Befestigungen Frankreichs im westlichen Mittelmeer wertvoller als selbst Konstantinopel und die Meerenge. In den Händen der Araber hat es keine Bedeutung, aber im Besitze Frankreichs bedroht es, was wiederholt von englischen Politikern behauptet wurde, Gibraltar, die englische Herrschaft im Mittelmeer, im Suezkanal und in Indien. Anfang 1900 schrieb die „Admiralty Gazette“: „Erst wenn wir sowohl durch Ägypten wie durch Marokko oder Tanger Frankreich überflügeln, können wir unsere Stellung im Mittelmeer als ganz sicher ansehen“. Gibraltar erachteten englische Politiker nicht mehr für ausreichend und waren der Meinung, daß nur dann ihre Straße nach Indien nicht versperrt werden könnte, wenn sie auch Tanger besäßen.

Von dieser Auffassung sind die leitenden Kreise in London, wie das Abkommen mit Frankreich zeigt, zurückgekommen, denn sie haben erklärt, die Aktion Frankreichs in Marokko zur Pazifizierung und Zivilisierung dieses Landes nicht hemmen zu wollen, wogegen sich Frankreich verpflichtet hat, weder Tanger noch die Gibraltar gegenüberliegenden Küstenstriche irgendwie zu befestigen. England hat sich also kein Vorrecht auf Tanger gesichert, vielmehr den Franzosen ein Vorrecht auf ganz Marokko eingeräumt, nur mit der Einschränkung, daß mit Frankreich auch England die territoriale Unverletzlichkeit und den Regierungs-Statusquo Marokkos verbürgt.

Ferner hat Frankreich als Marokkos Grenznachbar auf weiter Strecke durch das Abkommen das Recht erlangt, „über die Ruhe in diesem Lande zu wachen und ihm seinen Beistand für alle administrativen, wirtschaftlichen, finanziellen und militärischen Reformen zu leihen". Da Frankreich in Marokko wie England in Ägypten sich außerdem das Recht zugesprochen haben, darüber zu wachen, daß Konzessionen für Wege, Eisenbahnen und Häfen unter Bedingungen erteilt werden, die die Staatsautorität in solchen großen Unternehmungen von allgemeinem Nutzen wahren, so kann Frankreich bei der Schwäche und Unfähigkeit der marokkanischen Staatsregierung nicht nur die gesamte Verwaltung und Wehrkraft des Landes unter seine Botmäßigkeit bringen und französieren, sondern auch große öffentliche Unternehmungen, vor allem den Bau von Eisenbahnen dem französischen Kapital vorbehalten und nach Maßgabe französischer Interessen betreiben. Zunächst will Frankreich eine marokkanische Eisenbahn im Anschluß an seine Linie Tunis — Oran bauen, um den Aufstand zu erdrücken.

Der Besitzergreifung Marokkos durch Frankreich stehen demnach keine Hindernisse im Wege, und wenn das Prestige der französischen Regierung in Verbindung mit der Kapitalkraft französischer Unternehmer zielbewußt vorgeht, so werden die Franzosen in Marokko eine ähnliche vorherrschende Stellung erlangen können wie die Engländer in Ägypten.

Dabei ist allerdings vorauszusetzen, daß die Marokkaner keinen Widerstand leisten. In der Ebene Ägyptens war es leicht, die ansässige schwächliche Fellachenbevölkerung niederzuhalten. In den Bergen Marokkos wohnt aber ein anderer Menschenschlag. Bei der Lebenskraft der marokkanischen Bevölkerung, die eine ähnliche Zähigkeit und Tapferkeit bekundet wie die anderen beiden Bergvölker Afrikas, die Abessinier und die Buren, ist die Herbeiführung europäischer Verhältnisse mit großen Schwierigkeiten verbunden. Ein rasches und gewaltsames Vorgehen gegen die herrschenden Kreise würde in Marokko, nach der Meinung Dr. Diercks, eines guten Kenners der Verhältnisse, nicht nur blutigen Widerstand hervorrufen, der bei der Eigenart des Landes nicht leicht zu überwinden ist, sondern wahrscheinlich auch zu einem allgemeinen Kampf aller Mohammedaner Nord- und Innerafrikas gegen die Europäer und Christen führen. Eine kriegerische Eroberung Marokkos würde kaum weniger Opfer an Blut und Geld erfordern als einst die Eroberung von Algier. Will Frankreich sich mit Waffengewalt zum Herrn von Marokko machen, so sind mindestens 200 000 Mann notwendig, und Frankreich ist auf Jahrzehnte dort lahmgelegt. Wie es scheint, denken die Engländer: Geht hinein und verbrennt Euch die Finger! Eine „langsame Infiltration" Marokkos würde dagegen Jahrzehnte beanspruchen. In beiden Fällen finden die Franzosen ausgiebige Beschäftigung und die Engländer Zeit, ihre Stellung im westlichen Mittelmeer irgendwie zu kräftigen.

Im Hinblick auf seine außerordentlich günstige verkehrspolitische Lage und seine reichen Bodenschätze jeder Art ist Marokko ein begehrenswertes Land. Unter einer gesunden Verwaltung würde es nicht nur in Lebensmitteln und Rohstoffen ausfuhrkräftig, sondern auch ein aufnahmefähiges Absatzgebiet für europäische Erzeugnisse werden. Die Europäisierung Marokkos liegt im europäischen Gesamtinteresse, sie hat bereits begonnen, schreitet aber nur langsam vorwärts, weil eine orientalische Willkür-

herrschaft die ersten Bedingungen wirtschaftlichen Gedeihens, Recht und Sicherheit, nicht zu geben vermochte.

Frankreich will nunmehr diese wichtige Aufgabe übernehmen. Wohl werden die Franzosen bemüht sein, das Land möglichst für sich wirtschaftlich zu erobern, aber sie sind nicht in der Lage, die Konkurrenz der anderen Völker bei der Aufschließung Marokkos fern zu halten. Ausdrücklich mußten sie für Marokko die Handelsfreiheit zusichern, allerdings nur auf die Dauer von 30 Jahren. Das war eine unabweisliche Vorbedingung, die die Engländer stellten und stellen mußten. Nach der Besitzergreifung von Algier und Tunis hatten die Franzosen beide Länder auch in ihr Zollgebiet einbezogen und den fremden Handel durch Einführung der hohen französischen Zölle empfindlich erschwert. Dieser Möglichkeit mußten die Engländer in bezug auf Marokko unter allen Umständen vorbeugen.

Da in Ägypten der politische Zustand nicht geändert werden darf, so verbleibt es dort in handelspolitischer Beziehung auch nach 30 Jahren bei dem Bestehenden.

Beide Regierungen haben erklärt, daß sie sich zu keiner Ungleichheit in dieser Hinsicht hergeben werden, weder durch die Einführung von Zöllen oder Auflagen, noch bei der Festsetzung der Eisenbahntarife. Insbesondere wird der fremde Handel wie in Ägypten, so auch in Marokko dieselbe Behandlung für den Durchgangsverkehr durch die französischen Besitzungen in Afrika genießen. Ein besonderes Abkommen soll noch die Bedingungen dieses Durchgangsverkehrs regeln und die Durchgangspunkte bestimmen.

Angesichts dieser überaus vorsichtigen Umschreibung der Meistbegünstigung erscheinen die erhobenen Bedenken dagegen nicht stichhaltig. Frankreich kann den fremden, also auch den deutschen Handel, in Marokko nicht unterbinden, nicht durch Ausfuhrprämien für französische Erzeugnisse, die nach Marokko gehen, auch nicht durch Zollnachlässe für französische Erzeugnisse oder durch differenzielle Behandlung der Durchfuhr nach Marokko über Algier. Nach Erbauung einer Bahn von Algier nach Fez dürfen die Franzosen in den algerischen Häfen keinesfalls besondere Zölle von fremden Durchfuhrwaren nach Marokko erheben. Infolge der festgelegten Durchfuhrfreiheit befürchten die Franzosen sogar eine Beeinträchtigung ihres Handels in Algier. Englische Waren könnten von Marokko aus nach Algier eingeschmuggelt werden und so durch die französischen Zollschranken hindurchschlüpfen. Bei der schwierigen Überwachung der langen Grenze zwischen Algier und Marokko erscheint diese Befürchtung nicht ganz unbegründet.

Die Meistbegünstigung für Marokko ist zunächst auf die Dauer von 30 Jahren festgelegt worden, sie kann ein Jahr vor Ablauf dieses Zeitraums gekündigt werden und gilt andernfalls als von 5 zu 5 Jahren verlängert. In dieser zeitlichen Beschränkung der Meistbegünstigung liegt ein wenn auch fernes Zugeständnis der Engländer. Was nach 30 Jahren geschehen, ob die allgemeine Meistbegünstigung aufrecht erhalten werden wird oder nicht, ist eine cura posterior. Da die politische Stellung Marokkos nicht angetastet werden darf, so ist Frankreich auch nach 30 Jahren nicht berechtigt, Marokko ohne weiteres seinem Zollgebiet einzuverleiben.

In Marokko wird es auf Grund der festgelegten Meistbegünstigung vorläufig für die nächsten 30 Jahre allen Völkern ermöglicht, sich an dem Handel dieses Landes unter gleichen Bedingungen zu beteiligen. Daran ist zunächst der englische Handel

interessiert, in zweiter Reihe der deutsche. Die deutsche Ausfuhr nach Marokko wird auf 6 bis 7 Millionen Mark jährlich beziffert, und die deutschen Kapitalien, die in Marokko angelegt sind oder mit Marokko arbeiten, sollen nach halbamtlichen Erhebungen 5 bis 6 Millionen Mark betragen. Der französische Handel in Marokko wird von den französischen Machthabern sicherlich weitgehende Begünstigung zu erwarten haben. Ob er aber im Privatverkehr sich ohne Vorzugszölle neben der englischen und deutschen Konkurrenz erfolgreich entwickeln kann, ist bei der beschränkten Leistungsfähigkeit der französischen Industrie zu bezweifeln. Trotz allen Wohlwollens ihrer Regierung dürften die Franzosen mit ihrem Handel bald ins Hintertreffen geraten und müßten zusehen, wie die überlegene fremde Konkurrenz vordringt und sie um den Preis bringt, der Marokko begehrenswert macht. Dann würden fremde Staaten aus der französischen Besitzergreifung Marokkos die Vorteile ziehen, Frankreich selbst aber die unabsehbaren, keinesfalls geringen Lasten zu tragen haben, die mit der Pazifizierung und Erschließung des Landes für die europäische Kultur verbunden sind.

Das englisch-französische Abkommen sollte und konnte die strittigen Mittelmeerfragen nicht endgültig regeln, da es ausdrücklich für Ägypten wie für Marokko bestimmte, daß in dem politischen Zustand dieser beiden Länder keine Änderung eintreten darf. Ägypten bleibt also türkischer Tributärstaat, und Marokko wird nicht französische Provinz. Wie die ägyptische, so kann auch die marokkanische Frage bei Gelegenheit aufs neue aufgeworfen werden. Über die Zukunft von Tripolis wurde nichts entschieden. Immerhin war das Abkommen geeignet, die Reibungen zu mildern und die Gegensätze auszugleichen, wie sie zunächst zwischen Frankreich und England vorhanden waren. Nachdem sich schon vorher auch Frankreich und Italien über ihre Interessensphären im Mittelmeer verständigt haben, ist, falls nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, für die nächste Zukunft auf eine friedliche Entwicklung der Dinge zu rechnen, zumal auch von russischer Seite ein neuer Vorstoß nicht in Aussicht steht.

Bismarck soll einmal die marokkanische Frage eines der heikelsten Probleme genannt haben. Von ihr gilt jedenfalls, was er Anfang 1898 gegenüber einem Besucher hinsichtlich der türkischen Fragen empfahl, ruhig in der Hinterhand zu bleiben und abzuwarten, was die Vorderhand tut.

Die Dreibundmächte.

Weitaus die längste Küstenentwicklung im Mittelmeer besitzt Italien. Auf Grund seiner geographischen Lage erscheint es als die eigentliche Mittelmeermacht. In seinem Brief vom April 1868 an den Grafen Usedom schrieb Bismarck: „Die Herrschaft über das Mittelmeer muß Italiens beständiger Gedanke, das Ziel aller italienischen Minister, die Grundlage der italienischen Politik sein.“

Italien hat auf wirtschaftlichem wie auf maritimem Gebiet große Fortschritte gemacht, ist diesem Ziele näher gekommen, steht ihm aber doch noch fern. Gegenüber Frankreich ist es zu schwach, trotz seiner starken Stellungen in Spezia, in Maddalena an der Nordküste Sardiniens gegenüber dem französischen Korsika und Toulon, und in Messina. Bismarck meinte damals, daß Italien und Frankreich als Mittelmeermächte stets Nebenbuhler und Feinde sein werden. „Frankreich und Italien

können untereinander nicht verbündet sein, um aus dem Mittelmeer gemeinsame Vorteile zu ziehen, denn dieses ist kein Erbstück, in das man sich teilen könnte."

Auf Tunis dürfte Italien die ersten Ansprüche erheben, da es in seiner nächsten Nachbarschaft liegt. Außerdem leben in Tunis etwa 80 000 Italiener und nur 20 000 Franzosen. Im Besitz von Sizilien und Tunis mit Bizerta hätten die Italiener die sizilische Straße und damit den Durchgang durch das Mittelmeer beherrschen können. Vielleicht gerade mit Rücksicht auf diese Möglichkeit anerkannten die Engländer schließlich, daß Frankreich sich Tunis aneignete. Ob es den Franzosen gelungen ist, die Erbitterung darüber bei den Italienern durch das Aufgeben ihrer Aspirationen auf Tripolis für immer zu beseitigen, erscheint zweifelhaft.

In Tripolis sind bereits Italiener die Pioniere der europäischen Kultur. Tripolis als italienische Kolonie würde zwischen der englischen und französischen Interessensphäre in Nordafrika ein sozusagen neutrales Grenzgebiet bilden und eine Reibung zwischen den beiden Großmächten verhindern.

An der Aufrechterhaltung des Gleichgewichts im Mittelmeer sind Österreich-Ungarn und Italien als schwächere Mittelmeermächte unmittelbar interessiert und mittelbar dadurch auch Deutschland. Nach einer allerdings nicht beglaubigten, aber glaubwürdigen Äußerung soll Graf Bülow gesagt haben: Deutschlands einziges Interesse im Mittelmeer bestehe darin, den berechtigten Einfluß seiner Verbündeten sich dort in friedlicher Weise entwickeln zu sehen. In der Tat bildet der Dreibund die sicherste Bürgschaft für die Aufrechterhaltung des Gleichgewichts im Mittelmeere. Nach dieser Richtung hin gehen die Interessen der Dreibundstaaten denjenigen Englands parallel.

Von dem Dreibunde hatte Italien bisher keine Enttäuschungen zu erleiden wie von anderer Seite, von den Franzosen, die sich Tunis aneigneten, und von den Engländern, die es in Abessinien im Stiche ließen. Wenn Italien heute eine Mittelmeermacht ist, mit der gerechnet werden muß, so verdankt es diese feste Stellung nicht zuletzt seinem Rückhalt am Dreibunde.

Im Mittelmeer haben Österreich-Ungarn und Italien gemeinsame Interessen. Die beiden Mächte sollten niemals übersehen, daß diese gemeinsamen Interessen ungleich größer und wichtiger sind als die Gegensätze und Reibungen, die zwischen ihnen wegen der Italienissimi in Triest und Trient und gar wegen der politisch fragwürdigen Albanesen bestehen.

An dem Geschick des Mittelmeers ist Deutschland nicht unmittelbar interessiert. Deutschland steht in dieser Hinsicht da als eine unparteiische Macht, die lediglich darauf hinzuwirken hat, daß im Mittelmeer der politische Friede nicht gestört, die Freiheit der Schiffahrt nicht gefährdet und das Gleichgewicht der Mächte aufrecht erhalten wird. Es soll das Mittelmeer nicht ein englischer, nicht ein französischer und nicht ein russischer See werden, es soll daselbst keinerlei Hegemonie ausgeübt werden, kein wirtschaftliches Monopol, sondern einzig und allein die freie Konkurrenz herrschen, damit sich nicht die Kämpfe wiederholen, wie sie einst zwischen Venetianern und Griechen, zwischen Karthagern und Römern und später zwischen den italienischen Handelsrepubliken ausgefochten wurden.

Rußlands Aspirationen.

In seinem begreiflichen und berechtigten Bestreben, unmittelbare Verbindungen mit dem offenen Meer zu erlangen, hat Rußland nach Vollendung der sibirischen Bahn in fernen Osten einen ersten großen Erfolg erzielt, allerdings mit empfindlichen Opfern und mit schweren Kämpfen. Dem gleichen Ziele drängt es zu über Persien nach dem Indischen Meer und über das türkische Reich durch den Bosporus und die Dardanellen nach dem Mittelmeer, ohne in neuerer Zeit greifbare Fortschritte auf diesem Wege gemacht zu haben.

Mit bedeutenden Aufwendungen hat Rußland seine Stellung im Schwarzen Meere gesichert, zunächst durch Schaffung einer nicht unbedeutenden Kriegsflotte, seitdem es sich 1871 von der Beschränkung auf sechs Kriegsdampfer, die ihm im Pariser Frieden von 1856 auferlegt worden war, befreit hatte, und durch die Ausgestaltung Sewastopols zu einem Kriegshafen ersten Ranges. Wirtschaftlich hat das fruchtbare Küstengebiet einen erstaunlichen Aufschwung genommen durch das Anwachsen der russischen Getreideausfuhr, die zu zwei Dritteln über die Häfen des Schwarzen Meeres erfolgt, durch die transkaukasische Bahn, durch die Petroleumausfuhr von Baku über Batum und durch die Unterstützung von Dampferverbindungen mit den unteren Donauländern, mit der Levante und vor allem mit dem fernen Osten. Die Dampfer der „Freiwilligen Flotte", die den Dienst mit Wladiwostok und Port Arthur unterhalten, sind zum größeren Teil armiert und dürfen unter der russischen Handelsflagge die Dardanellen ungehindert durchfahren. Odessa ist mit einem Verkehr von 11 000 Schiffen (5,3 Millionen Tonnen in 1901) Rußlands größter Handelshafen geworden, da Petersburg nur einen Verkehr von 11 000 Schiffen (mit 3,6 Millionen Tonnen in 1901) aufzuweisen hatte. Daneben sind emporgekommen Noworossijsk 3700 Schiffe (3,5 Millionen Tonnen), Batum 3300 Schiffe (3,1 Millionen Tonnen), Taganrog 5470 Schiffe (2,5 Millionen Tonnen) usw.

Im Reichstage äußerte am 19. Februar 1878 ein Abgeordneter: Wer den Dardanellenschlüssel habe, der habe die Weltherrschaft. Darauf sagte Bismarck nicht ohne Spott: „Er belehrt uns damit, daß der Sultan bisher die Welt beherrschte". Tatsächlich ist die Dardanellenfrage in den Hintergrund getreten, wird aber wohl mit der Zeit in der einen oder anderen Weise zugunsten Rußlands erledigt werden.

Ein neuer Vorstoß Rußlands gegen Konstantinopel oder gegen Kleinasien ist vorläufig nicht zu gewärtigen, obgleich die Türkei schwächer dasteht als zuvor. Wie erinnerlich, schien dem Fürsten Bismarck eine Besitzergreifung Konstantinopels durch die Russen vom deutschen Standpunkt aus nicht bedenklich. In seinen Tischgesprächen äußerte er einmal: „Ich begreife nicht, warum ein Rußland, das Konstantinopel besitzt, uns gefährlicher sein sollte als das jetzige mit Petersburg, Warschau und Odessa. Ich würde Rußland, wenn es Konstantinopel hätte nehmen wollen, vom Standpunkt Deutschlands aus keine Schwierigkeiten gemacht haben. Vom egoistischen Standpunkt würde ich sogar ein Rußland, welches Konstantinopel besäße, also mit einem Bein von Odessa übers Schwarze Meer hinübergeschritten wäre, für weniger bedrohlich uns gegenüber halten als das jetzige."

Daß Rußland sich auf dem romantischen Athosvorgebirge in seinen stillen Klöstern mit 900 Mönchen einen greifbaren Stützpunkt im Mittelmeer geschaffen hat, ist oft behauptet, aber niemals bewiesen worden, fällt auch nicht ins Gewicht.

Anfang der neunziger Jahre schien es, als ob Rußland die Absicht habe, sich einen festen Stützpunkt im Mittelmeer zu schaffen, etwa durch Ankauf der griechischen Kykladeninsel Paros südöstlich von Athen oder in einem der französischen Häfen, und als ob Rußland in Verbindung mit Frankreich als Mittelmeermacht wieder hervortreten wolle. In England erblickte man darin eine Gefahr und befürchtete, daß es im Mittelmeer zu einem Seekriege zwischen England und dem Zweibunde kommen werde. Diese Gefahr ist zurückgetreten, seit Rußland seine Aufmerksamkeit vorwiegend auf Ostasien gerichtet hat, und sie wird auf absehbare Zeit durch das englisch-französische Abkommen beseitigt.

Ägypten und der Suezkanal.

Seitdem sich die Engländer zu Herren Ägyptens gemacht haben, ist ihr Interesse für Konstantinopel in den Hintergrund getreten. Wiederholt haben englische Stimmen eine Verständigung mit Rußland im östlichen Mittelmeer angeregt und die Meinung ausgesprochen, man könne den Russen Konstantinopel überlassen, wenn sie die Stellung der Engländer in Ägypten anerkennen sollten. Indessen handelt es sich doch nicht um Konstantinopel allein, sondern mit Konstantinopel um den Bestand des türkischen Reiches, das seinen Schwerpunkt in Vorderasien findet. Das Schicksal des türkischen Reiches ist aber für Englands Interessen im östlichen Mittelmeer von größter Bedeutung. Außerdem sind die englischen Handels- und Schiffahrtsinteressen an der untersten Donau gewichtig. Dem Tonnengehalt nach entfällt die Hälfte des Schiffsverkehrs durch die Sulinamündung auf die englische Flagge. Noch stärker ist die englische Schiffahrt an dem Verkehr durch die Dardanellen beteiligt. Immerhin läßt sich nicht verkennen, daß eine Abschwächung des englisch-russischen Gegensatzes im östlichen Mittelmeer eingetreten ist und infolge der anderen größeren Pläne Rußlands noch weiter in Aussicht steht.

„England hat Ägypten so notwendig wie das liebe Brot," sagte einmal Bismarck, „wegen des Suezkanals, der nächsten Verbindungslinie zwischen der östlichen Hälfte des Reiches mit der westlichen. Der ist wie der Nerv im Genick, der das Rückgrat mit dem Gehirn verbindet."

Auf Grund ihrer Stellung in Ägypten können die Engländer die Freiheit des Seeweges im Verkehr mit dem ferneren Orient ernstlich gefährden. Wohl ist die Neutralisierung des Suezkanals in aller Form festgelegt worden, aber der Suezkanal bildet nur die engste und schwierigste Strecke auf dem Wege zwischen Europa und dem fernen Osten. Der Suezkanal führt nicht ins offene Meer, sondern findet seine Fortsetzung verkehrspolitisch genommen in einer weiteren Meerenge, die der Schiffahrt zu allen Zeiten Schwierigkeiten bereitet hat, in dem Roten Meer, das im Süden nur einen schmalen Zugang besitzt. Dieser Zugang wird von den englischen Befestigungen in Aden und auf der Insel Perim beherrscht. Für die Freiheit der Schiffahrt zwischen Europa und dem ferneren Orient erscheint daher die Neutralität des Suezkanals nicht

genügend, da die Schiffe nicht nur den Suezkanal, sondern auch das Rote Meer und die Enge bei Aden—Perim passieren müssen, wo die Engländer unbestritten herrschen und jederzeit den Verkehr sperren können.

Zur Entwicklung im östlichen Mittelmeer.

Im Gebiet des östlichen Mittelmeerbeckens ist nach langem Verfall ein aussichtsvolles Wiederaufleben der wirtschaftlichen Arbeit zu beobachten, vor allem in Ägypten, aber auch in Vorderasien, wo neue Eisenbahnbauten zur Aufschließung des Landes geradezu drängen. Allmählich wird sich auch in jenen Gegenden, die einst wirtschaftlich und kulturell so hoch standen, neues und kräftiges Leben entwickeln. In politischer und nationaler Hinsicht herrschen dort freilich noch ungeregelte Zustände, und es läßt sich nicht absehen, wie sie sich in Zukunft gestalten werden.

Unklar ist die Zukunft Konstantinopels. Am Ausfluß des Schwarzen Meeres in das Marmarameer gelegen, an der Enge des Bosporus, der in dem Goldenen Horn sich eine seitliche Einbuchtung geschaffen, vereinigt die eigenartige Dreistadt nicht nur die Reize, sondern auch die Vorteile, wie sie Strom und Meer in organischer Verbindung gewähren. Was die fruchtbare Levante an Nahrungs- und Genußmitteln hervorbringt, findet dort einen Markt. Und so ist es Jahrtausende hindurch ein Kapua der Geister gewesen, wo alle Völker und alle Machthaber, die dort Fuß faßten, in Erschlaffung geraten sind. Ein arabisches Wort spricht von Konstantinopel als der „Mutter der Welt," es sollte besser das Grab der Völker genannt werden. Ein Anthropologe hat behauptet, daß Konstantinopel auf der Asche der ungezählten Millionen Menschen steht, die dort gelebt haben. Amphitheatralisch an den steil ansteigenden Ufern der beiden Meeresarme und des Meeres selbst aufgebaut, macht Konstantinopel mit seinen landschaftlichen Reizen und mit seinem Häusermeer, aus dem die Moscheen, Minaretts und Paläste sich bezaubernd abheben, von ferne den Eindruck des gesunden Lebens und Gedeihens. Wer aber näher zuschaut, erblickt allerwärts die Kennzeichen der Fäulnis, des Verfalles und des Absterbens. Nur Pera, die Frankenstadt, scheint aufzublühen.

Als Hafenplatz hat Konstantinopel trotz seiner unvergleichlich günstigen Verkehrslage an Bedeutung verloren. Vor allem durch den Aufschwung der Dampfschiffahrt, die eine ganze Reihe erfolgreich aufstrebender Konkurrenzhäfen begünstigt hat, zunächst Galatz-Braila, Piräus, Saloniki, Dedeagadsch, Smyrna und Beirut, ferner Odessa, Burgas, Varna u. a. Mit Hilfe der Eisenbahnen sind wichtige Binnenhandelsplätze entstanden und haben ebenfalls die Verkehrsentwicklung Konstantinopels beeinträchtigt. Immerhin wird Konstantinopel noch Wert und Wichtigkeit genug behalten, um den Russen als südlicher Haupthafen und den Engländern als Freihafen begehrenswert zu erscheinen. Für Mitteleuropa wäre Konstantinopel in beiden Fällen so gut wie verloren, denn die Russen würden es mit hohen Zollschranken umgeben, die Engländer dagegen es wie Alexandrien, Hongkong und andere Städte mit ihrer Handelsüberlegenheit anglisieren.

Bei der reichen Gliederung ihrer Gestade waren die Griechen von jeher auf Handel und Schiffahrt angewiesen. Darin beruht noch heute ihre Stärke, aber auch

ihre Schwäche. Noch heute nehmen die Griechen unter den Völkern des östlichen Mittelmeeres in Handel und Schiffahrt die erste Stelle ein, aber es fehlt ihnen die Neigung zu jener Volksarbeit, die stets und überall die breite Grundlage der nationalen und staatlichen Entwicklung ist, die Neigung zur Landwirtschaft. Und so konnten sie trotz ihres Übergewichts in den Hafenstädten der Levante im Lande selbst nirgends festeren Fuß fassen. Außerdem fallen sie auch der Zahl nach mit kaum 4 Millionen Köpfen, davon über 1 Million in den levantinischen Hafenstädten, zu wenig ins Gewicht, und ihre Hoffnungen auf die Wiederherstellung eines großen Griechenreiches mit Byzanz als Hauptstadt sind von einer Verwirklichung weit entfernt.

Englands handelspolitisches Übergewicht.

Die Bedeutung des Mittelmeeres für die Neuzeit wurde nach Beendigung des Krimkrieges erkannt zunächst von den Engländern und Franzosen. Während aber die Franzosen sich mit dem Ruhm begnügten, in Ägypten und Syrien reformatorisch zu wirken, zeigten sich die Engländer ungleich geschickter und erfolgreicher in der Ausnützung der neuen Konjunktur. Mit Hilfe der Dampfschiffahrt, die sie vervollkommneten, knüpften sie neue Handelsbeziehungen zum türkischen Orient an und eroberten die dortigen Märkte, die bis dahin überwiegend von Österreich beschickt worden waren. Noch heute beherrschen die Engländer die Mittelmeermärkte, wenigstens in gewissen Erzeugnissen, wie Kohlen, Eisen, Textilwaren usw. Bei ihren Einigungsbestrebungen fanden die Italiener die wirksamste Unterstützung der Engländer, ohne die sie nicht so leicht zum Ziele gekommen wären. Von englischer Seite nährte man in Italien den Haß gegen Österreich, um die italienischen Absatzmärkte zu gewinnen. Venetien und die Lombardei wurden früher mit Kohle und Eisen von Kärnten und Steiermark versorgt. Die Engländer wußten genau, was sie taten, als sie Mazzini und Garibaldi mit Geldmitteln unterstützten. Aus der Einigung Italiens hat der englische Handel unberechenbare Vorteile gezogen.

Englands handelspolitisches Übergewicht im Mittelmeer ist im wesentlichen auf den Umstand zurückzuführen, daß die Mittelmeerländer im allgemeinen entweder ungenügende oder gar keine Steinkohlenlager besitzen. Grundlegend für den Güteraustausch der Engländer mit dem Mittelmeergebiet ist ihre Kohlenausfuhr und ihre Getreideeinfuhr. Dadurch konnten sie außerordentlich vorteilhaft verfrachten, vor allem billiger und häufiger als irgend ein anderes Volk.

Häfen, Schiffahrt, Kabel.

Dem Mittelmeer fehlt die beständige und belebende Arbeit von Ebbe und Flut. Alle seine großen Handelsplätze liegen seitwärts der Strommündungen, weil die Ströme selbst mit ihren Ablagerungen von Schlamm und Schotter den Verkehr nicht befördern, sondern hemmen, die Küste versumpfen und verschlammen und so die Städte „verlanden", d. h. vom Meere allmählich abschneiden.

Von den Mittelmeerhäfen hatten im Jahre 1901 den größten Verkehr Marseille mit 16 800 Schiffen (13,1 Millionen Tonnen), Konstantinopel mit 15 200 Schiffen (12,7 Millionen Tonnen), Genua mit 11 300 Schiffen (10 Millionen Tonnen),

Gibraltar mit 8200 Schiffen (8,9 Millionen Tonnen), Neapel mit 12 000 Schiffen (7,4 Millionen Tonnen), Malta mit 7615 Schiffen (7,1 Millionen Tonnen), Barcelona mit 7800 Schiffen (5,8 Millionen Tonnen), Alexandrien mit 5800 Schiffen (5,1 Millionen Tonnen), Piräus mit 15 500 Schiffen (4,8 Millionen Tonnen), Triest mit 20 000 Schiffen (4,6 Millionen Tonnen), Livorno mit 8400 Schiffen (3,8 Millionen Tonnen), Smyrna mit 11 600 Schiffen (3,8 Millionen Tonnen), Messina mit 6800 Schiffen (3,8 Millionen Tonnen), Palermo mit 6900 Schiffen (3,6 Millionen Tonnen), Valencia mit 5300 Schiffen (3,5 Millionen Tonnen), Malaga mit 4400 Schiffen (3,1 Millionen Tonnen), Venedig mit 6200 Schiffen (2,8 Millionen Tonnen), Algier mit 5500 Schiffen (2,7 Millionen Tonnen), Catania mit 6800 Schiffen (2,6 Millionen Tonnen), Cartagena mit 4000 Schiffen (2,4 Millionen Tonnen), Brindisi mit 2400 Schiffen (2,3 Millionen Tonnen), Alicante mit 3400 Schiffen (2,3 Millionen Tonnen), Beirut mit 8600 Schiffen (2,2 Millionen Tonnen). Im Suezkanal verkehrten 1902 insgesamt 3708 Schiffe (11,2 Millionen Tonnen), darunter 2161 englische (6,8 Millionen Tonnen) und 480 deutsche (1,7 Millionen Tonnen).

Aus diesen Zahlen läßt sich annähernd der lebhafte Verkehr im Mittelmeer erkennen. Frankreich, Italien und Griechenland unterhalten regelmäßige staatsunterstützte Dampferverbindungen, England und Deutschland für den durchgehenden Verkehr mit Indien, Australien und dem fernen Osten.

Bis Mitte der achtziger Jahre war die deutsche Flagge nur vereinzelt anzutreffen. Seit 1885 durchfahren in steigender Zahl die deutschen Postdampfer im Verkehr mit Ostasien und Australien das Mittelmeer, seit Ende der achtziger Jahre auch die Schiffe der Deutschen Levantelinie. Etwas spät trat auch der deutsche Handel in die Konkurrenz um die Mittelmeermärkte ein mit dem wichtigen Hauptkampfmittel, mit der nationalen Schiffahrt. Nunmehr konnte der deutsche Handel sicherer und selbständiger auftreten, er erzielte bedeutende Erfolge und vermehrte rasch seinen Güteraustausch, begünstigt durch das Aufblühen zurückgebliebener Häfen und durch die dadurch bewirkten Verkehrsverschiebungen. So konnte er Versäumtes nachholen und er wird sich seinen gebührenden Anteil am Verkehr des Mittelmeeres erobern.

An dem Weltkabelnetz ist das Mittelmeer in hervorragendem Grade beteiligt. Englische Kabel ziehen sich von Cadix über Malta nach Alexandrien und vermitteln den Verkehr mit dem näheren und ferneren Orient. Diese Kabel haben von Alexandrien aus einen Anschluß nach Cypern und von Malta aus einen Anschluß über Korfu nach Triest. Frankreich hat Marseille, Algier, Bizerta und Tripolis durch Kabel verbunden, die auch an der ganzen Nordküste des französischen Afrikas von Gabes bis Tanger hinführen.

Die Adria.

Einst, als das Mittelmeer der Brennpunkt der Verkehrswelt war, gehörte die Adria zu den belebtesten und wichtigsten Seestraßen, ja sie war zeitweilig der Mittelpunkt des Weltverkehrs, da Venedig auf der Höhe seiner Macht stand. Selbst an der dalmatinischen Küste blühten zahlreiche Häfen auf trotz der drückenden Herrschaft Venedigs, das sich Souveränitätsrechte über die Adria anmaßte. Nachdem die Türken

immer weiter vorgedrungen waren und den Handelsverkehr im östlichen Mittelmeer schließlich lahmgelegt hatten, verfiel auch die Adria, die gegenwärtig nur die Bedeutung einer Nebenstraße hat. Nur ungern fahren die Schiffer hinein und nur zu erhöhten Sätzen, weil sie in den Häfen der Adria, in Venedig wie in Triest und Fiume wegen des beschränkten Verkehrs auf Rückfrachten kaum rechnen können, weil sie in Ermangelung konkurrierender Werften nicht billige Reparaturgelegenheit, nicht billigen Schiffsbedarf und auch nicht billige Kohlen finden. Auch auf der adriatischen Seite Italiens entwickelt sich der Handelsverkehr vergleichsweise nur ungenügend.

Aus besonderen Gründen siecht Venedig dahin. Alljährlich ladet der Po durch seine Mündungen am Küstenbogen zwischen Ravenna und Triest ungeheure Mengen von Sinkstoffen ab, die Professor Kovatsch in Graz auf mehr als 25 Millionen Kubikmeter jährlich veranschlagt hat, wodurch das Po-Delta um 62 m jährlich in den letzten Jahrhunderten vorgerückt worden sein soll. Tatsächlich sind Ravenna, Aquileja und selbst Adria, das dem Meere den Namen gab, aus belebten Hafenplätzen tote Binnenstädte geworden, und gleichem Schicksal geht auch trotz aller Opfer, die gebracht worden sind, im Laufe der Zeit Venedig entgegen. Wenn man mit gelehrten Naturforschern annimmt, daß die norditalienische Ebene in vorgeschichtlicher Zeit eine bis zu den Quellen des Po reichende Meeresbucht gewesen war, die von den Wildbächen der Alpen mit Sinkstoffen ausgefüllt und in Festland umgewandelt worden ist, so muß die verkehrspolitische Zukunft des Adriatischen Meeres auf dessen Ostseite gesucht werden, wo die naturbegünstigten Häfen wieder eine Rolle im Weltverkehr spielen können, wenn sie mit dem Hinterlande durch Eisenbahnen hinreichend verbunden sein werden.

Ein Mittelmeerzollverein.

Ende der achtziger Jahre erörterten franzosenfreundliche Italiener die Gründung eines Mittelmeerzollvereins nach dem Vorbilde des deutschen Zollvereins, etwa als ein Gegengewicht zu diesem, in den nach damaliger Annahme der franzosenfreundlichen Italiener die Holländer, Belgier, Schweizer und vor allem Österreich-Ungarn demnächst eintreten würden. Der Mittelmeerzollverein sollte Portugal, Spanien, Frankreich, Italien, Montenegro, Albanien, Griechenland, Bulgarien und Rumänien sowie alle gegenwärtigen und künftigen Kolonien dieser Länder im nördlichen Afrika umfassen und den Vorläufer eines großen griechisch-lateinischen Staatenbündnisses bilden. Nach der Ansicht der Urheber dieses Planes liefen die griechisch-lateinischen Völker Gefahr, jede Möglichkeit eines erfolgreichen Güteraustausches mit Kleinasien, Indien und Afrika an die englischen und deutschen Vermittler zu verlieren, die das Geschäft monopolisieren wollten. Der Mittelmeerzollverband sollte Handel und Industrie der griechisch-lateinischen Völker vor dem Untergange retten. Innerhalb dieses Zollvereins wollte man verschiedene Verkehrserleichterungen anstreben, u. a. die Einheit des gregorianischen Kalenders, das Metersystem für Gewicht, Maße und Münzen, eine Vereinheitlichung der Porto- und Telegraphensätze, der Frachtsätze und Personenfahrpreise auf Schiffen und Eisenbahnen, die Freiheit der Küstenschiffahrt, die Beseitigung des Paßwesens, ja die Abschaffung aller Zölle und Verbrauchssteuern, also

volle Handels- und Verkehrsfreiheit für die beteiligten Länder. Aus den Mittelmeerländern kann alles werden, sagten die Urheber des Gedankens, wenn ein solcher Zollverein ihnen mit der Einigkeit die Stärke gibt. Ein Zustandekommen dieses Zollvereins stand nicht in Aussicht. Immerhin war es bemerkenswert, daß ein solcher Vorschlag überhaupt gemacht werden konnte.

Anfang der neunziger Jahre soll Crispi einen Zollverband zwischen den Dreibundmächten unter Heranziehung der kleineren Balkan- und Mittelmeerstaaten in Anregung gebracht haben.



England und Frankreich in Südostasien.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Von Oberleutnant Paschen.

Einleitung.

Das englisch-französische Kolonialabkommen, in der Absicht geschlossen, die zahlreichen Reibungspunkte zu beseitigen, welche sich aus den kolonialen Bestrebungen der beiden Mächte ergaben und des öfteren zu scharfen Auseinandersetzungen geführt haben, stellt auch die Verhältnisse in Südostasien auf eine völlig neue Basis.

Wie in vielen anderen Teilen der Erde, so hatten sich auch hier die Dinge soweit zugespitzt, daß sie einer Regelung bedurften, wenn besonders Frankreich aus seinem indochinesischen Kolonialbesitz in Zukunft mehr Nutzen ziehen wollte. Das Streitobjekt war das Verhältnis beider Staaten zu Siam; hier arbeitete England den französischen Lebensinteressen bisher nach Kräften entgegen.

Das Abkommen, soweit es Siam betrifft, lautet der „Times“ zufolge:

„Die Regierung seiner Großbritannischen Majestät und die Regierung der französischen Republik bestätigen die Artikel 1 und 2 der Londoner Deklaration vom 15. Januar 1896, welche von dem Marquis of Salisbury, damals Ihrer Britannischen Majestät erstem Staatssekretär für die auswärtigen Angelegenheiten und dem Baron de Courcel, damaligem Botschafter der französischen Republik am Hofe Ihrer Majestät, unterzeichnet ist.

In der Absicht jedoch, diese Abmachungen zu ergänzen, erklären sie nach gegenseitigem Übereinkommen, daß der Einfluß Großbritanniens in den Gebieten westlich des Menambassins durch Frankreich anerkannt, daß ferner ebenso der Einfluß Frankreichs in den Territorien östlich dieser Region durch Großbritannien bestätigt werden soll. Alle siamesischen Gebiete östlich oder südöstlich der obengenannten Zone und die nächstgelegenen Inseln sollen somit in Zukunft als französische, alle westlich dieser Zone sowie des Golfes von Siam befindlichen siamesischen Gebietsteile als englische Interessensphäre betrachtet werden.

Die beiden kontrahierenden Mächte erklären, daß ihnen jede Absicht fern liegt, siamesisches Gebiet zu annektieren, und wollen sich jeder Handlung enthalten, welche die Festsetzungen bestehender Verträge verletzen könnte.

Unter diesem Vorbehalt und soweit jede von ihnen davon betroffen ist, haben die beiden Regierungen jedoch Freiheit der Handlung in den oben festgelegten Interessensphären.“

Das Abkommen trägt einen für Frankreich sehr günstigen Charakter. Der Lauf des Mekong und das ganze östliche Siam wird als französische Interessensphäre anerkannt. In den folgenden Zeilen ist der Versuch gemacht, die Bedeutung dieser Gebiete für Frankreich und ihre unbedingte Notwendigkeit für den französischen Handel darzustellen. Es wird nicht möglich sein, England in seinem Streben an den oberen Yangtsekiang aufzuhalten; aber seine Lebensinteressen in diesen Gegenden hat sich Frankreich durch dieses Abkommen zu sichern verstanden.

Während England an seiner indischen West- und Nordwestgrenze keine aggressive Politik treibt, oder nur insofern als die Gesetze seines Handelns ihm durch die Art des russischen Vorgehens in Mittelasien und die damit verbundene Bedrohung Indiens diktiert werden, scheint es sich in Südostasien seine Ziele bedeutend weiter gesteckt zu haben.

Im Jahre 1826 dehnten die Engländer ihr indisches Reich an den Küsten des Golfs von Bengalen weiter aus. Indem sie die Küstenzone annektierten, isolierten sie das birmanische Reich und versicherten sich zugleich des Mündungsgebietes des Irawaddi und des Salween, jener beiden großen natürlichen Zugangsstraßen zu den Märkten der siamesischen Shan- oder Laosstaaten, und Südchinas. Dies bildete den ersten, aber gleichzeitig auch entscheidenden Schritt auf einem Wege, den sie seitdem unbeirrt verfolgt haben. Mit einem Schlage dehnte man den englischen Besitz bis zum Isthmus von Krah aus und brachte ihn in Berührung mit dem siamesischen Reich. Bald wurde das Becken des Irawaddi von größter Bedeutung für den Handel. Dieser gute Wasserweg, der Birma in Form eines rechten Winkels durchfließt, ist Dampfern sogar bis Bhamo, 1450 km von der Mündung gelegen, zugänglich, von hier aus vermitteln kleinere Fahrzeuge den Verkehr bis an die großen Gebirge, die mit ihrer kompakten Masse hier das südwestliche China abschließen. Nicht zufrieden mit diesen Erfolgen, ging man weiter vor. Zu den Vorteilen, welche die Natur gewährte, wußten die Engländer eine Politik zu fügen, die sich der Ziele bewußt war, welche man zu verfolgen hatte. Sie sind Gegner leerer Demonstrationen, bemüht, praktische Resultate zu erzielen, ferner geduldig und ausdauernd. Geschickt in dem Bestreben, zu herrschen, ohne zu erobern, und Einfluß auszuüben, ohne zu unterdrücken, brachten sie ihre Vorherrschaft in diesen Gegenden zur Geltung. So wurde Birma 1885 englisch, dann schritt man daran, die britische Macht weiter bis an den oberen Mekong auszudehnen. 1893 handelte es sich darum, in Laos einen Pufferstaat zwischen dem englischen und französischen Besitz in Hinterindien zu schaffen. Zwei Kommissionen sollten die Grenzen dieses Staates festlegen, aber der englische Kommissar ließ durch seine Sikhs die kleinen Laosfürstentümer besetzen, die als Puffer hätten dienen können, dann überschritt man den Mekong und besetzte Muang-sing. So wurde der Pufferstaat englisch, ehe er existiert hatte.

Es folgte das Protokoll vom 15. Januar 1896; England wurde der Nachbar des französischen Indochina am oberen Mekong, es bedrohte im Norden die Ebene des Menam und das siamesische Reich.

Aber der Schlüssel von Hinterasien liegt nicht in den Shanstaaten oder dem oberen Mekong, auch nicht in Birma.

Singapore übt den Haupteinfluß auf Indochina aus. Es wurde gegründet von Stamford Raffles, zur Zeit als Frankreich die Niederlande beherrschte. Dieser geniale Mann sah die große Bedeutung voraus, die der Malakkastraße zufallen mußte, wenn einmal der europäische Handel in die asiatischen Gewässer eindringen würde. Sein Bestreben ging dahin, seinem Vaterlande eine starke Position in diesen Gegenden zu sichern, welche die freie Schiffahrt gewährleistet und als Umlade- und Stapelplatz dienen sollte. So wählte er das damals fast gänzlich öde Eiland Singapore, dessen Sultan unter holländischer Oberhoheit stand. Die Friedensverträge von 1815 nötigten

England, die holländischen Kolonien zurückzugeben, aber Singapore wurde bald darauf englisch. Lord Canning gab die Widerrechtlichkeit dieses Schrittes zu, aber gleichzeitig erklärte er, daß in diesen Sonderfällen die Begriffe europäischer Moral nicht recht anwendbar seien. Die kleine Kolonie blühte wunderbar rasch empor, besonders infolge der Monopolpolitik der benachbarten holländischen Kolonien, indem es frei von allen Abgaben und Beschränkungen war.

Heute ist es der Stapelplatz für den auswärtigen Handel von Indochina, Borneo, Sumatra, Java, Celebes und der kleineren Inseln des Archipels geworden, es ist das Handelszentrum für Südostasien, wie es Hongkong für den Norden ist, und die natürliche Zwischenstation für alle Schiffe, welche nach Ostasien bestimmt sind, es hat etwa 200 000 Einwohner und einen jährlichen Handelsumsatz von über 1 Milliarde Mark (nach Gill: „The British Colonies etc.“). Der Handel mit Großbritannien beläuft sich auf 1/6 des Gesamtumsatzes. Obgleich der Handel der übrigen Straits Settlements, von Malakka, Dindings, Wellesley, Province und Penang, nicht unbedeutend ist, so hat Singapore doch 2/3 des Gesamthandels in Händen.

Von Singapore aus ging England gegen die kleinen malaiischen Sultanate und siamesischen Vasallenstaaten auf der Malakkahalbinsel vor. Es schützte sie gegen die siamesische Bedrückung und richtete hier eine für tropische Kolonien vorbildliche Verwaltung ein, die nicht nur ihren Zweck vorzüglich erfüllt, sondern zugleich billig ist. Die kleinen Staaten haben ihre nominelle Selbständigkeit behalten; aber jedem Sultan steht ein britischer Resident zur Seite, dessen Anordnungen unbedingt zu befolgen sind. Ein weiterer Resident, für die gemeinsamen Angelegenheiten der vier Staaten, hat seinen Sitz in Kwala Lumpur.

Dank dieser Organisation bestreiten diese Staaten ihre eigenen Verwaltungskosten und haben neben zahlreichen Wegen beinahe 600 km Eisenbahnen gebaut, deren Anlagekapital sich recht gut verzinst. Die Staatseinkünfte sind größer als in irgend einer anderen britischen Kronkolonie. Um die Stellung zu kennzeichnen, welche diese föderierten Malaienstaaten als Teile des britischen Reiches einnehmen, sei erwähnt, daß nach Alleyne Ireland „Tropical colonisation“ die jährlichen Einkünfte denen von Ceylon gleichkommen, die der westafrikanischen Kolonien um beinahe das Doppelte übertreffen und größer sind als die von Hongkong und den Straits Settlements zusammengenommen. Nur 3 Prozent der Einkünfte werden von Malaien bezahlt, im übrigen setzen sie sich aus dem Ausfuhrzoll auf Zinn und der Steuer auf Opium und Spirituosen zusammen. Der Sultan von Johor wird von den Engländern besonders protegiert, und seine Hauptstadt Johor-Baru (Singapore gegenüber) ist als Endpunkt der großen Bahn in Aussicht genommen, die Kalkutta mit Singapore verbinden soll.

Die fünf malaiischen Schutzstaaten Johor, Pahang, Perak, Selangor und Negri-Sembilan sind sehr reich an Zinn, Gold, Tee, Kampfer, Gummi usw. Der Handel belief sich im Jahre 1900 auf etwa 200 Millionen Mark, das hauptsächlichste Ausfuhrprodukt bildete Zinn, die Einfuhr ist für den lokalen Verbrauch bestimmt.

Noch bis vor wenigen Jahren hatten die Inseln Banka und Billiton den größten Anteil an der Zinnförderung der Welt; aber die Malakkahalbinsel, die Inseln der Meerenge und ein Teil von Sumatra bilden fast ein großes Zinnlager. Dank

der guten englischen Verwaltung und der chinesischen Arbeitskraft ist nun der Anteil der föderierten Malaienstaaten an der Zinnproduktion der Welt auf über 60 Prozent gestiegen und stellte 1900 einen Wert von 100 Millionen Mark dar.

Enorme Zinnlager harren aber noch der Aufschließung in den sechs kleinen Malaiensultanaten der Halbinsel (zwischen Birma und den Schutzstaaten), welche noch unter der Oberhoheit Siams stehen. Es sind dies Ligor, Patani, Kelautan, Tringanu und Kemaman am Golf von Siam und Keda am Golf von Bengalen. In der Absicht nun, die Zinnproduktion der Welt zu monopolisieren, geht das Bestreben Englands dahin, auch diese kleinen Staaten gänzlich unter seinen Einfluß zu bringen. Von seiten ihrer Herrscher werden wohl wenig Schwierigkeiten bereitet werden, denn die siamesischen Beamten sind verhaßt, und das glückliche Los der anderen Malaienstaaten läßt sie die englische Bevormundung eher freudig begrüßen. In bezug auf Kelatan scheinen die Engländer ihre Absichten schon in die Tat umgesetzt zu haben, wenn dies auch offiziell noch nicht bestätigt wird.

Das Geheimnis der englischen Erfolge hier wie an vielen anderen Orten der Welt liegt, wie Colquhoun („The mastery of the Pacific") sagt, darin, daß man sich grundsätzlich so wenig wie möglich mit den Sitten, Gebräuchen und Vorurteilen der verschiedenen Nationalitäten befaßt hat, vor allem sich aber nicht in die religiösen Angelegenheiten, hier der Mohammedaner, einmischte, indem man weiterhin jede Art von Einwanderung, sei es chinesische, indische oder andere, begünstigte und Kapital, europäisches wie chinesisches, anzog, das Land durch Wege und Eisenbahnen erschloß, strenge und schnelle Justiz übte, für die Sicherheit sorgte, alle Einfuhrzölle (ausgenommen solche auf Alkohol und Opium) und alle Beschränkungen für Handel und Industrie aufhob.

Ebenso wie im Süden auf der Halbinsel Malakka, ferner im Becken des Irawaddi und Salween, sind die Engländer auch im Norden rastlos für die weitere Aufschließung des Landes tätig. Das Ziel sind die südwestlichen Provinzen des chinesischen Reiches Yünnan und vor allem das reiche Szetschuan am oberen Yangtsekiang. Die Bahnlinie Rangoon—Mandalay soll mit ihren Forsetzungen nicht nur Upper Burma erschließen, sondern auch durch die nördlichen Schanstaaten und die chinesische Provinz Yünnan den oberen Yangtsekiang erreichen und damit dem Handel dieser Gebiete auch eine Pforte nach Süden sowie dem indo-britischen ein Eingangstor öffnen. Es ist keine kleine Aufgabe angesichts der großen Schwierigkeiten, welche die tief eingeschnittenen Flußläufe im Yünnan-Tafellande für den Bahnbau bilden. Neuere Forschungen in Yünnan haben übrigens ergeben, daß eine brauchbare Trace für eine Bahn etwa 100 englische Meilen von der gewöhnlichen Verkehrsstraße vorhanden ist. Mit der Erreichung dieses Ziels hätte England sich eine weitere Position geschaffen, um von hier aus ebenso wie von Osten seine Ansprüche auf das Yangtsekiangtal und seinen Handel geltend zu machen. Auch die englische Tibetexpedition, die geschickt die Verlegenheit Rußlands in Ostasien ausnutzt, steht anscheinend in Beziehung zu diesen Absichten. Die indische Regierung unter dem Einfluß des tätigen Vizekönigs Lord Curzon hält es zum Schutz Indiens für unbedingt erforderlich, daß in Tibet keine andere Macht Einfluß gewinnt. Sollte die Expedition ihren angeblichen Zweck erreichen und zur Anknüpfung besserer Handelsbeziehungen zwischen Indien und Tibet

führen, so wäre damit auch eine weitere Handelsverbindung mit dem Yangtsekiang-Quellengebiet und dem der großen hinterindischen Ströme angebahnt.

Von seiten Chinas ist kaum ernstlicher Widerstand zu erwarten; aber wenn die Engländer diese Pläne zur Ausführung bringen, so dürfte Frankreich damit viele Hoffnungen in bezug auf die für die Erhaltung so notwendige Weiterentwicklung seines indo-chinesischen Reiches und Handels zu Grabe tragen.

Dies führt, ehe der Brennpunkt der ganzen Frage, das Verhältnis der beiden Nebenbuhler zu Siam, berührt werden kann, zu einer Würdigung der französischen Position in Indochina.

Frankreich befindet sich hier in keiner günstigen Lage, und es scheint, als ob der indochinesische Besitz Frankreich viele Lasten, aber wenig Freude bereiten soll. Einige Angaben mögen dies bestätigen:

Nach Scobels Handbuch zu Andrees Atlas betrug für das ganze französische Indochina von 663 000 qkm und 15,6 Millionen Einwohnern

	die Einfuhr:	die Ausfuhr:
im Jahre 1892	53,6 Mill. Mark,	54,9 Mill. Mark,
" " 1896	68,8 " "	102,5 " "
" " 1901	93,5 " "	111,8 " " *).
Davon entfielen 1901 auf:		
Cambodge und Cochinchina .	53,6 " "	89,9 " " **)
Annam	3,4 " "	5,4 " "
Tongking	36,5 " "	16,5 " "

Die Zolleinnahmen decken die Kosten der Verwaltung nicht, und im Außenhandel dauert das Vorwiegen des englischen und in neuerer Zeit auch des deutschen Handels fort; z. B. liefen in den Hafen von Saigon im Jahre 1897 497 Schiffe mit 593 000 Tonnen ein; davon deutsch 154 Schiffe mit 180 663 Tonnen und englisch 124 Schiffe mit 185 568 Tonnen.

Der Anteil Frankreichs am ganzen Außenhandel betrug 1897 nur 24 Prozent. Im Jahre 1896 mußte Frankreich für Tongking allein 20 Millionen Franks zusteuern. (Nach Scobels Handbuch.)

Im Jahre 1903 figurieren die Ausgaben für Indochina (im ganzen) im französischen Budget mit 26,5 Millionen Mark. (Nach Hübners geographisch-statistischen Tabellen.)

Im Norden umfaßt der französische Besitz die fruchtbare Provinz Tongking, in der Hauptsache gebildet durch das Becken des Song-khoi oder Roten Flusses und seiner Zuflüsse. Im Süden ist unter Basse-Cochin-Chine und Cambodge vornehmlich das Mündungsgebiet des Mekong zu verstehen. Das Verbindungsglied zwischen Nord und Süd bildet Annam, „der Stock zwischen zwei Reissäcken“, wie es genannt wird. Als Kolonialland hat Annam an und für sich weniger Wert, ein Gebirgsstock durch-

*) Vgl. Scobels „Geographisches Handbuch zu Andrees großem Handatlas“, 4. Auflage, 1902. S. 589 und 590.

**) Nach Hübners geographisch-statistischen Tabellen 1903.

zieht es von Norden nach Süden unweit der Küste, Bahn- und Straßenbau erschwerend. Im Westen bildet der Mittellauf des Mekong die Grenze gegen Siam.

Im Gegensatz aber zum Irawaddi, Salween und Menam ist der Mekong ein Fluß, welcher der Schiffahrt die größten Hindernisse bereitet, sowohl durch seinen gewundenen Lauf als auch durch die zahlreichen Stromschnellen. Nicht nur der Mekong hat aber die Hoffnungen getäuscht, auch der „großartige Wasserweg" des Song-khoi oder Roten Flusses verdiente bei näherer Betrachtung diese Bezeichnung nicht, welche man ihm im Hochgefühl des ersten glücklichen Besitzes beilegte. Der Fluß sollte der Erschließung des südchinesischen Handels, vor allem des von Yünnan und Szetschuan dienen; jetzt hat man sich überzeugt, daß dieses Ziel nur mittels einer Bahn erreicht werden kann, der Tongking—Yünnan-Bahn, im Tal des Roten Flusses, für deren Bau vor einigen Jahren eine Anleihe von 160 Millionen Mark aufgenommen wurde.

Die Bauschwierigkeiten sind bis zur Provinz Yünnan wohl geringer als bei dem englischen Konkurrenzunternehmen; aber dieses ist ein wirklich vorhandenes Bedürfnis für den indisch-birmanischen Handel, während es immerhin fraglich bleibt, ob nicht, verglichen mit dem französischen Projekt, der Yangtsekiang immer doch der bessere Vermittler für Szetschuan bleibt.

So bilden weder der französische noch der englische Besitz in Hinterindien bis jetzt etwas in sich Abgeschlossenes. Frankreich leidet vornehmlich unter der ungünstigen topographischen Gestaltung seines Gebietes dort. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß die Hauptquellen der Erzeugnisse Indochinas in jener weiten und fruchtbaren Ebene des Menam liegen, zu der sich nach beiden Seiten die Gebirge Malakkas und Annams herabsenken; also auf siamesischem Boden zu suchen sind. Die Stärkung seines Einflusses in diesen Gebieten muß das Bestreben Frankreichs sein, wenn sein indochinesischer Besitz die großen Opfer an Geld und Menschen wirklich lohnen soll, die der Erwerb gekostet hat. Das Abkommen mit England bietet Frankreich hierzu die Möglichkeit. Die französische Politik Siam gegenüber hat es von Beginn an an Festigkeit und Zielbewußtsein fehlen lassen. Wenn auch heute in Frankreich die Fehler erkannt sind, so ist doch die Verbesserung seiner Stellung in diesen Gegenden zwar keine unmögliche, aber doch eine schwierige Aufgabe, für die vor allem eine Verständigung mit England notwendig wurde.

Andere europäische Mächte, vor allem aber England, üben heute bedeutenden Einfluß in Siam aus. Englischer Rat in der Verwaltung, englisches Kapital und Handel, ferner der eigne Selbsterhaltungstrieb, der Siam England bis zu einem gewissen Grade in die Arme treibt, geben dem sonst so morschen siamesischen Staatsgebilde Widerstandskraft gegenüber den französischen Ansprüchen, ziehen es aber naturgemäß immer mehr in die englische Einflußsphäre hinein.

Im Jahre 1856 erbot sich der König von Siam, beunruhigt durch die englischen Fortschritte an den Küsten Birmas und der Malakkahalbinsel, sein Land unter den Schutz Frankreichs zu stellen; aber der Kaiser Napoleon III. war weniger auf kolonialen Landerwerb bedacht und ließ die günstige Gelegenheit ungenutzt vorübergehen. Einige Hafenplätze, welche den Handel mit dem Innern vermitteln sollten, schienen ihm zu genügen, so besetzte man nur Saigon und die Mekongmündung im Jahre 1859, aber erst nach langen Verhandlungen mit dem Kaiser Tu Duc von

Annam wurde dieser Besitz im Jahre 1862 durch Vertrag bestätigt. Die Expeditionen von Dondart de Lagrée und Francis Garnier erforschten bald darauf den Lauf des Flusses.

Aus der schwierigen Lage Frankreichs Annam gegenüber zog inzwischen Siam Nutzen und besetzte die zu Cambodge gehörigen Provinzen Battambang und d'Angkor (Siem Réap). Der Kaiser Nerodom von Cambodge rief nun französische Hilfe an, und in der Absicht, den Rest seines Reiches zu retten, stellte er durch Vertrag vom 11. August 1863 Cambodge unter den Schutz Frankreichs. Um erst Ruhe und Ordnung in das von Parteikämpfen zerrissene Cambodge zu bringen, verschoben die Franzosen die Rückeroberung dieser Provinzen auf spätere Zeiten. Die kaiserliche Überseepolitik war nicht von Erfolg gekrönt, das mexikanische Unternehmen versetzte ihr einen argen Stoß, so entschloß man sich denn, um in Europa freiere Hand zu haben, die asiatischen Streitigkeiten beizulegen. Im Jahre 1867 schloß Frankreich den ersten Vertrag mit Siam zu Bangkok. Die französische Regierung ließ, trotz der Erfolge ihrer Agenten an Ort und Stelle, ihre Ansprüche auf die beiden Provinzen endgültig fallen und löste damit ihre Versprechungen Nerodom gegenüber nicht ein; gewährt wurde nur die freie Schiffahrt unter französischer Flagge auf dem unteren Mekong und dem See Tonlé-Sap.

Bis zum Jahre 1882 traten in diesen Gegenden keinerlei Ereignisse von Bedeutung ein, Frankreich war durch seine europäischen Angelegenheiten ganz in Anspruch genommen, Siam und Französisch-Cambodge traten kaum in Handelsbeziehungen zueinander. Es rächte sich das französische Kolonialsystem, in dem man alle Angelegenheiten von Paris aus beurteilte und entscheiden wollte, anstatt, wie England es macht, den Vertretern an Ort und Stelle Freiheit des Handelns in gewissen Grenzen zuzugestehen. 1882 schienen sich bessere Beziehungen zwischen Frankreich und Siam anbahnen zu sollen. Beunruhigt durch die englischen Fortschritte, suchte sich der König Chula-Long-Korn der französischen Regierung in Cochinchine zu nähern. Eine siamesische Gesandtschaft in Saigon beauftragte die Franzosen mit der Herstellung der Telegraphenlinie Bangkok—Battambang—Pnom—Peuh.

Das freundschaftliche Verhältnis dauerte nicht lange an. Das Jahr 1884 brachte Frankreich den Schwarzflaggenaufstand in Tongking. Abermalige Unruhen in Tongking im Jahre 1892 veranlaßten auch die Siamesen, einen Einfall in die westlichen Provinzen Annams am oberen Mekong zu machen (französische Beamte wurden ermordet und auch die beiderseitigen Truppen wurden handgemein).

Dieses Vorgehen Siams forderte Gegenmaßregeln heraus; aber den Maßnahmen militärischer- wie diplomatischerseits fehlte es an dem letzten nötigen Nachdruck, der Asiaten gegenüber allein zu ganzen Resultaten führt. Hinter den siamesischen Unterhändlern stand in Wirklichkeit das englische Foreign office und leitete die Verhandlungen. Sogar die Benutzung des Kabels Bangkok—Saigon wurde dem französischen Agenten unter nichtigen Vorwänden unmöglich gemacht. Schließlich führte die Drohung des französischen Vertreters mit seine Abreise zur Unterzeichnung eines Protokolls (1893), das gewiß vom französischen Standpunkt aus noch viel zu wünschen übrig ließ; aber gegen die Tatsache erhob der Marquis of Dufferin and Ava vergeblichen Einspruch in Paris, beinahe wäre es zum Kriege gekommen. Das Ergebnis

war folgendes: Siam verzichtete auf das linke Mekongufer und alle Inseln im Fluß. Eine 25 km breite Zone am rechten Mekongufer und die strittigen Provinzen Battambang und Siem-Réap wurden neutralisiert, Siam verpflichtete sich ausdrücklich, dort keine Truppen zu halten.

Das schwache Siam warf nun England vor, von ihm bei den Verhandlungen nicht genügend unterstützt zu sein; die Beziehungen zu Frankreich aber besserten sich zeitweilig infolge des gewissen Grades von Festigkeit, den es diesmal gezeigt hatte.

Im Januar 1896 folgte ein englisch-französisches Übereinkommen, welches beiden Teilen untersagte, sich in der Ebene des Menam festzusetzen. Für Frankreich bedeutete dieser Vertrag keinen großen Gewinn, denn geographisch und kommerziell gehört Bangkok und das Menamtal, wie schon gesagt, zur Sphäre von Singapore. Seit der Dampfschiffahrt und der Eröffnung des Suezkanals ist Bangkok ein Küstenhandelsplatz geworden, den die großen Schiffe nicht mehr berühren, er vermittelt vornehmlich den siamesischen Handel nach Singapore. So verlor auch England nichts. Sehr zutreffend wird die Situation durch den Leiter der französischen Kommission von 1893 charakterisiert. Mr. Le Myre de Vilers sagt: „Ne pouvant ni occuper la vallée du Ménam, ni y exercer une action commerciale sérieuse, il était d'une bonne politique de la neutraliser, de la transformer en État-tampon, et d'éviter ainsi de continuels conflits avec la Grande-Bretagne".

Der Gedanke liegt nicht fern, daß es möglich sei, den Handel Bangkoks von Singapore nach Saigon zu ziehen, aber welcher Handel würde Lotsen-, Leuchtfeuer- und Hafenabgaben in Saigon zahlen wollen, wenn er in Singapore ganz frei davon ist. Hiermit wird aber ein Punkt in der französischen Kolonialpolitik berührt, der wahrscheinlich am meisten dazu beigetragen hat, den Handel am Aufblühen zu verhindern; dies in dem gesetzten Rahmen weiter auszuführen, würde zu weit gehen. Für Frankreich durfte der Vertrag von 1893 nie etwas anderes sein als eine Grundlage, auf der man weiter bauen mußte, sobald günstige Umstände dies gestatteten, denn immerhin war es jetzt Herrin des Mekonglaufes. Man machte aber den Fehler, das Abkommen als Abschluß der siamesischen Streitigkeiten anzusehen. Frankreich hatte auch an andern Orten der Erde wichtige Interessen zu vertreten, das Heimatland wurde von inneren Zwistigkeiten in Atem gehalten. Unter diesen Umständen litt die zielbewußte Fortführung der Politik im Osten; weiter war das Generalgouvernement von Indochina schlecht organisiert und ihm jede Initiative untersagt.

Die Freundschaft mit Siam hielt auch diesmal nicht lange an, die Engländer gewannen ihren Einfluß wieder. Die siamesische Regierung fühlte bald die scheinbare Schwäche der Franzosen heraus, und die folgenden Jahre brachten endlose Verhandlungen, weil Siam die Artikel des Vertrages nicht achtete. Die Anwesenheit des Königs von Siam in Paris im Jahre 1897 änderte an der Lage nichts.

Einmal schien man einer leidlichen Lösung näher zu kommen, als der verdiente Generalgouverneur von Indochina, Mr. Paul Doumer, selbst die Verhandlungen in Bangkok führte, aber auch dieser Vertrag vom 7. Oktober 1902 wurde erst in einer Form ratifiziert, welche das Abkommen von 1893 und die folgenden Einzelkonventionen so gut wie annullierte.


Szetschwan
Jang-tse-kiang
China
Jün-nan-fu
Jün-nan
Upper-
Burma
nördl. Schanstaaten
Chittagong
südl. Schanstaaten
Tonkin
Hai-
nan
Laos Staaten
Golf
von
Bengalen
Siam
Annam
Burma
Bangkok
Korat
Cambodge
Saigon
Golf
von Siam
Cochinchine
enbahnen.
fertig
geplant
Isthmus
von Krah
Malakka
Sumatra
Singapore
Banka
Billiton

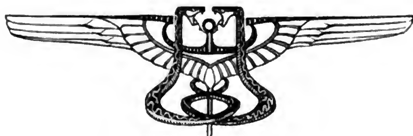
In Artikel 1 bestätigt Siam von neuem Frankreich das linke Mekongufer, aber Artikel 2 überläßt an Siam wieder die beiden Provinzen Battambang und Siem-Réap sowie die vorher neutrale 25 km-Zone am Fluß, den besten Schutz der Grenze!

Artikel 4 räumt Siam das Recht ein, Häfen und Kanäle am Mekong und Tonle-Sap-See zu bauen. Hierin erblickt Mr. Le Myre de Vilers eine besondere Gefahr für den französischen Besitz, er sah schon die Kanonenboote der englisch-japanisch-siamesischen Tripelallianz auf dem Fluß die französischen Positionen vom Rücken her angreifen. Wiederum hatte England die Hand im Spiel.

Überblickt man noch einmal die Lage, wie sie sich nach dem Abkommen gestaltet hat, so ergibt sich, daß Frankreich hier einen bedeutenden Schritt vorwärts getan hat. Die Ausdehnung der französischen Interessensphäre über den Mekong hinaus auf Ostsiam war für Frankreichs Handel in diesen Gegenden eine Lebensbedingung. Durch eine Bahn kann der Fluß als Verkehrsweg ergänzt werden und damit für ganz Ostsiam, den Norden und das westliche Annam ein Zugang zur Küste geschaffen werden.

Diesem Bestreben arbeitete England bisher entgegen, und die große Gefahr für die Weiterentwicklung des französischen Besitzes bildeten die zahlreichen Eisenbahnen, die teils schon gebaut, teils geplant sind, um Bangkok nach wie vor als Haupthandelsplatz für die Produkte Siams zu erhalten. Es sind vor allem die Linien: 1. Bangkok—Korat—Ubong zum Mekong; 2. Bangkok—Battambang—Schantabun; 3. die Verbindungslinie Korat—Battambang; 4. eine Linie nach dem Norden, welche im allgemeinen dem Menam folgen soll und bestimmt ist, die fruchtbaren Laosstaaten mit dem politischen und kommerziellen Zentrum Siams zu verbinden.

Diese Linien, an deren Herstellung Siam eifrig arbeitet, würden den französischen Besitz und Handel schwer schädigen. Englands formelle Anerkennung der französischen Interessen in diesen Gebieten und die Verpflichtung dieselben nicht zu bedrohen, werden vorderhand diese Gefahr beseitigen. Frankreich ist damit die Möglichkeit gegeben, den indochinesischen Handel und Besitz so auszugestalten, daß dieser gewinnbringend werden kann.



Die Frühjahrsversammlung der englischen Schiffbautechniker

hat dieses Mal in der letzten Märzwoche stattgefunden. Von den Vorträgen, die gehalten worden sind, hat zweifellos der Sir Edward Reeds über die Linienschiffe „Triumph“ und „Swiftsure“ das meiste Interesse für sich in Anspruch genommen.

Der Vortrag selbst und die daran anschließende Diskussion bildeten gewissermaßen einen Abschluß der lebhaften Erörterungen, die seit Monaten nicht nur in den englischen Fachkreisen über diese Schiffe stattgefunden hatten. Es standen sich hierbei die berufensten — wenn anderseits auch die interessiertesten — Vertreter der Ansichten pro et contra, Sir Edward Reed und Sir William White, gegenüber, und alle Hauptpunkte sind durch sie auch noch einmal zur Sprache gebracht worden.

Die Berichte des „Engineering“ lassen erkennen — und dies ist mir bestätigt worden —, daß durch die Rede Sir Edwards ein scharf persönlicher Zug ging. Er begann damit, sich gegen allerhand Vorwürfe und Unterstellungen, die ihm von verschiedenen Seiten gemacht waren, zu verteidigen. U. a. war behauptet worden, daß offenbar die Cressyklasse die Baupläne der ursprünglich chilenischen Schiffe stark beeinflußt hätte; daß die beiden Firmen Vickers und Armstrong fertige Entwürfe vorgelegt hätten, von denen der erstere schließlich für die Linien und die Form, der letztere für die Anordnung des Panzers bestimmend gewesen wäre. Man war gespannt, etwas Authentisches von Sir Edward Reed über die Entstehung der Pläne zu hören.

Gleich zu Anfang seiner Rede stellte er deshalb fest, daß für die Bestimmung des Deplacements und der Linien der beiden Schiffe vor allem die Größe des Docks in Talcahuano (Chile) maßgebend gewesen sei. Demnächst sei von der chilenischen Regierung als erste Bedingung eine Geschwindigkeit von 19 Knoten bei voller Belastung verlangt und hierdurch in Verbindung mit der vorgeschriebenen Armierung natürlich ein weiterer Einfluß auf die Formen und Linien der Schiffe ausgeübt worden.

Bei seinen Verhandlungen mit dem Expräsidenten, Admiral Montt, die wegen seiner zufälligen Anwesenheit in Chile hätten geführt werden können, sei irgend eine andere, schon existierende Konstruktionszeichnung von irgend einer Seite weder zur Vorlage noch zur Sprache gekommen. Nur habe der Admiral in Rücksicht auf die Kosten, wenn möglich, Schiffe unter 11 000 Tonnen verlangt. Aber als Geschwindigkeit seien unter allen Umständen 19 Knoten und als Armierung vorn und achtern je zwei 25,4 cm-Kanonen und außerdem wenigstens zehn, wenn möglich zwölf, 19 cm-Kanonen ausbedungen. Von letzteren sollten vier auf dem Oberdeck aufgestellt sein. Außerdem seien noch verschiedene andere Punkte festgelegt.

Drei Wochen nach seiner Rückkehr aus Chile nach England seien dann die Kontrakte für beide Schiffe (am 26. Februar 1902) unterzeichnet, nachdem in den inzwischen angefertigten Plänen noch einige Änderungen dadurch notwendig geworden waren, daß vierzehn statt zwölf bezw. zehn 19 cm-Kanonen von der chilenischen Regierung verlangt wurden.

Nach diesen Ausführungen, durch die Sir Edward Reed ausdrücklich die Vaterschaft für die beiden Schiffe für sich in Anspruch nahm, ging er dazu über, sie

mit dem englischen Linienschiff „Duncan" zu vergleichen, indem er besonders hervorhob, daß ein solcher Vergleich nicht von ihm angeregt, wohl aber gerade diese Schiffsklasse u. a. auch durch den Sekretär der Admiralität, Kapitän Pretyman, für diesen Zweck ausgewählt worden sei.

Wenn die Admiralität für die Linienschiffe eines Geschwaders außer gleicher Armierung und Geschwindigkeit auch noch gleiches „Deplacement" und gleiche „Geschützaufstellung" fordere, um hierdurch „gleichwertige Schußrichtungen" zu bekommen, so sei ihm dies nicht recht verständlich. Hinsichtlich der Geschützaufstellung vorn und hinten, sowie in der Breitseite, unterschieden sich die „Triumph" und „Swiftsure" nicht von den anderen Schiffen, und in den „Bestreichungswinkeln" oder irgendwelchen „Schußrichtungen" ständen sie sicherlich nicht hinter der „Duncan" zurück.*) Vorausgesetzt also, daß Gefechtskraft und Geschwindigkeit gleich wären, sei seiner Ansicht nach das kleinere Schiff das bessere.

Wenn Kapitän Pretyman dann hervorgehoben habe, daß besonders bei Linienschiffen Maschinen mit viel Umdrehungen ein Nachteil wären, so müßte er daran erinnern, daß gerade die Vermehrung der Umdrehungen zu Fortschritten in der Gewichtsverminderung der Maschinen geführt hätte. „Duncan" selbst hätte schon mehr als doppelt soviel Umdrehungen wie der „Warrior". Weshalb sollte man nicht auf diesem Wege fortschreiten? Außerdem sei das Maßgebende die Kolbengeschwindigkeit und nicht die Zahl der Umdrehungen. Die erstere sei zwar „etwas höher"**) als bisher auf Linienschiffen, aber immerhin erst 5,2 m pro Sekunde.

Für einen Vergleich der Panzerung sei zu bemerken, daß der gleichstarke Seitenpanzer der „Triumph" höher heraufreiche als der der „Duncan" und so weit nach achtern zu durchgeführt sei, daß auch die Rudereinrichtung geschützt werde. Im übrigen sei der Panzerschutz der „Triumph" dem der „Duncan" nach Anordnung und Widerstandsfähigkeit überlegen.

Die Offensivkraft sei durch die 19 cm-Geschütze, die ebenso hoch wie die 15 cm-Kanonen der „Duncan" über Wasser lägen, größer. So gut wie die „Duncan"-Klasse seien auch „Swiftsure" und „Triumph" als Linienschiffe erster Klasse zu bezeichnen. Seiner Ansicht nach seien seit langer Zeit die von der Admiralität konstruierten Schiffe zu groß und zu schwer für ihre Armierung und Geschwindigkeiten.

Selbst die „King Edward"-Klasse, die über 5000 Tonnen größer wäre und eine geringere Geschwindigkeit besäße, sei in dem Schleuderwert der Geschoßgewichte der „Triumph" und „Swiftsure" unterlegen. Es sei nicht einzusehen, weshalb diese großen Schiffe eine Mittelartillerie besäßen, die aus 15 cm-Kanonen bestände.

Die Diskussion eröffnete Sir William White, indem er betonte, jede persönliche Schärfe beiseite lassen und auch nicht die „King Edward"-Klasse verteidigen zu wollen; er wolle sich lediglich auf die beiden zum Vergleich herangezogenen Schiffstypen beschränken.

Ein großer Vorteil für die Konstruktion der beiden jetzt von der Admiralität angekauften Schiffe habe darin gelegen, daß sie ursprünglich nicht dazu bestimmt ge-

*) Die Bestreichungswinkel der schweren Geschütze betragen bei beiden Schiffen nur 240°.
**) D. h. etwa 1.5 m.

wesen wären, Gefechtseinheiten in der englischen Linienschiffsflotte zu bilden. Dies hätte mehr Freiheit in der Gewichtsaufwendung, namentlich für die Ausrüstung zugelassen. Außerdem seien die Entwürfe fünf Jahre später aufgestellt als die der „Duncan"-Klasse, und so hätten alle neuen Erfahrungen und Verbesserungen verwendet werden können. Er glaube nicht, daß bei den Anforderungen, die die Indiensthaltung im Geschwader stelle, das Gewicht des Schiffskörpers der „Duncan"-Klasse geringer sein dürfte.

Die „Swiftsure" sei 30 Fuß länger, und deshalb sei er der Ansicht, daß in Rücksicht auf das größere Panzergewicht der „Duncan" (580 Tonnen) der Schutz des ersteren Schiffes an verschiedenen Stellen trotz aller Behauptungen geringer sei.

Die Gewichtsersparnis an der Maschinenanlage sei durch Vermehrung der Umdrehungen erreicht. Dies Verfahren würde aber nicht von allen Fachleuten für vorteilhaft gehalten, so wenig er auch persönlich dagegen eingenommen sei. Doch müsse er bemerken, daß es mehr die Geschwindigkeit, mit der die Maschinen sich drehten, als die Kolbengeschwindigkeit sei, die hauptächlich in Betracht käme. Die Duncanmaschinen seien der größeren Betriebssicherheit halber für weniger Umdrehungen konstruiert worden. Er wolle keinen Vorwurf daraus herleiten, daß mit den Yarrowkesseln, in Rücksicht auf ihre Eigenschaft als Wasserrohrkessel, 14 000 Pferdestärken statt 12 500 aus den Maschinen auf einer kurzen Probefahrt herausgeholt seien, nur könnte man diese Meilenfahrten nicht mit einer achtstündigen Probefahrt vergleichen. Er sei deshalb der Ansicht, daß die Geschwindigkeiten*) der „Libertad" und „Duncan" an sich nicht verschieden wären.

Da die Schiffe in der Linie kämpfen sollten, so könnte er sich auch nicht damit einverstanden erklären, daß bei einem Vergleiche der Armierung die Hälfte der schweren Geschütze außer Betracht bliebe.**)

Die Übereinstimmung in den Konstruktionsdaten mit der Cressyklasse sei wunderbar (marvellous). Die Schiffe differierten in der Länge nur um 1 m, im Tiefgang nur um 1 dcm und im Deplacement nur um 200 Tonnen. Da könnte man leicht auf den Gedanken kommen, daß sie als Muster gedient hätten, zumal die Firma Vickers die Cressy gebaut habe. Es würde sich bei einem solchen Verfahren, da die Holzbekleidung und die Kupferhaut hätten fortfallen und die für die Maschinenanlage notwendigen Gewichte hätten vermindert werden können, tatsächlich nur um eine andere Gewichtsverteilung auf sonst gleichen Schiffen gehandelt haben. Der Fortfall der Kupferung allein ergäbe eine Gewichtsersparnis von 540 Tonnen für den Schiffskörper.

Zum Schluß wolle er nur noch fragen, ob die metazentrischen Werte lediglich errechnet oder durch Versuche festgestellt wären. Sir E. Reed bejahte das letztere.

---

*) Es handelt sich um die Geschwindigkeit von 20 bezw. 19 sm.

**) Stimmt man diesem Gesichtspunkte zu, so ändern sich die Schleuderwerte der Geschoßgewichte einer Breitseite von 43 000 bezw. 31 000 mt für „Swiftsure" und „Duncan" in 60 000 bezw. 54 000 mt. Das bedeutet also, daß der Unterschied nur noch die Hälfte an Metertonnen beträgt, und es ist dann nicht richtig, daß die „Duncan", wie eine Tabelle Reeds zeigte, nur $^3/_4$ soviel in dieser Beziehung leiste als die „Swiftsure".

Hierauf nahmen noch die Admirale Fitzgerald und Freemantle sowie Mr. Tennyson d'Eyncourt, Mr. Seaton und Lord Brassey das Wort. Wesentlich neue Punkte kamen aber nicht mehr zur Sprache. Von besonderem Interesse dürfte vielleicht nur noch die Ansicht des bekannten Maschinenkonstrukteurs Mr. E. Seaton sein, daß seines Erachtens die Linien der beiden Schiffe geeigneter für eine Geschwindigkeit von 21 oder 22 Knoten wären als für 19. Im übrigen sei er gespannt auf die achtstündige Volldampffahrt, wie sie nach den Admiralitätsbestimmungen stattzufinden hätte, namentlich auch darauf, was die Yarrowkessel dabei leisten würden. —

Auffallend ist, daß bei den zum Teil bis ins einzelne gehenden Erörterungen außer einer allgemeinen Bezugnahme auf die geringeren Gewichte, die auf die Ausrüstungsgegenstände usw. verwendet worden sind, weder die Torpedoarmierung noch die Manövrierfähigkeit noch die Unterwasserkonstruktion (Zelleneinteilung, Plattenstärke usw.) erwähnt wurden.

H. M. S. „Duncan" hat 4, die „Triumph" nur 2 Unterwassertorpedo-Breitseitrohre, also auch hier ist der Vorteil für Raum und Gewicht auf Seiten des letzteren Schiffes. Trotzdem dürfte es bei den scharfen Linien nötig gewesen sein, noch weiterhin, event. durch die Beschränkung der Zelleneinteilung, Raum für die unter Wasser befindlichen Anlagen, wie Maschinen, Kessel, Munitionsräume usw., zu gewinnen. Näheres ist hierüber leider nicht gesagt worden. Der Grund für die Beschränkung der Ausrüstung wird aber zum Teil auch in diesen Verhältnissen zu suchen sein.

Der Drehkreisdurchmesser soll nach einigen Angaben zwischen 500 und 600 m liegen. Trifft dies — was durchaus wahrscheinlich ist — zu, so werden nach der Vereinigung von „Triumph" und „Swiftsure" mit „Russel" und „Exmouth" zu einer Division der Home fleet die letzteren Schiffe im Verbande ihre volle Manövrierfähigkeit nicht mehr ausnutzen können. Für die Verwendung der „Swiftsure" und „Triumph" in der Gefechtslinie ergibt sich das weitere von selbst.

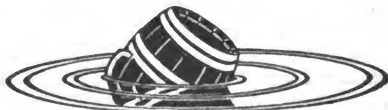
Ich möchte aber hierzu noch folgendes bemerken: Selbst wenn man zugibt, daß sie zur Zeit jedem gleichgroßen oder sogar manchem größeren Linienschiffe an offensiver und defensiver Gefechtskraft nicht nachstehen, so besitzen sie doch anderseits, was ihre Form und die damit zusammenhängende Manövrierfähigkeit, was ihre Maschinenanlage und die von ihnen nur mit erhöhten Umdrehungen zu leistende Geschwindigkeit betrifft, eher Kreuzer- als Linienschiffseigenschaften. Mag man nun auch weiterhin zugestehen, daß dieser Umstand für gewisse Lagen eine Überlegenheit über den „reinen" Linienschiffstyp gibt, so bedeutet er doch vor allem im Verbande einen Nachteil, der durch nichts — nicht einmal durch verhältnismäßig größere Gefechtskraft — ausgeglichen werden kann. Die Kreuzereigenschaften aber sind durch die vorangestellte Gefechtskraft wiederum so verkümmert, daß die Schiffe für eine Verwendung in diesem Dienste keine Erfolge versprechen.

Man sieht eben auch durch diese Spiel- und Abart eines großen, gepanzerten Schiffes wieder, daß sich Kreuzer und Linienschiffe nicht zu einer Kategorie verschmelzen lassen. Ein sogenannter Einheitstyp ist nicht möglich, Kreuzer und Linienschiff müssen trotz aller technischen Fortschritte ihre charakteristischen Eigentümlichkeiten bewahren; „reine" Schiffstypen sind für die Verwendung im Verbande einer Flotte notwendig und die besten. Die heutige Entwicklung unterscheidet sich darin durch nichts von der

der Segelkriegsschiffe, trotzdem nicht mehr der Wind, sondern der Dampf die Fortbewegungskraft geworden und an die Stelle des Holzes das Eisen als Schiffbaumaterial getreten ist.

Zweifellos ist die Reklame für die beiden Schiffe, auch schon ehe sie durch die britische Admiralität aus politischen Gründen angekauft wurden, äußerst geschickt betrieben worden, indem vieles, jedenfalls mehr wie gewöhnlich, über die Einrichtungen, Bauausführung usw. veröffentlicht und bekannt gegeben wurde. Daß dies aber zu einer vollständigen Beurteilung der Schiffe, abgesehen davon, daß sie in der Praxis noch nicht gründlich erprobt sind, nicht genügt, das zeigen deutlich die hier zuletzt aufgeführten Punkte.

Interessant wird es sein, die Schiffe in ihrer weiteren Tätigkeit zu verfolgen und zu sehen, wie sie sich im aktiven Dienste bewähren werden. Aus diesem Grunde bot der Vortrag Sir Edward Reeds eine willkommene Gelegenheit, auch an dieser Stelle nochmals auf die Entstehung und die bisher erzielten Resultate der beiden Schiffe näher einzugehen. tp.



Die Kabelverbindungen nach und auf dem Kriegsschauplatz.

(Mit 1 Skizze.)

Von Dr. Lenschau.

Je vollständiger die Berichterstattung über den russisch-japanischen Krieg bisher auf die Telegramme aus dem fernen Osten angewiesen war, um so notwendiger ist es, sich über die Provenienz und den wirklichen Wert der Depeschen vom Kriegsschauplatz klar zu werden, und da erscheint es als die wichtigste und von der Tagespresse keineswegs genügend beachtete Tatsache, daß wir nur zwei Verbindungen nach den Gegenden besitzen, in denen der Krieg sich abspielt, und daß von diesen die eine in der Hand der Russen, die andere unter der Kontrolle der den Japanern befreundeten Engländer ist. Die erstgenannte Verbindung, der Landweg, geht von Wladiwostok aus und befördert die Telegramme über die russisch-sibirischen Landlinien bis nach Petersburg und Moskau; sein Wert ist indessen dadurch beeinträchtigt, daß die Große Nordische Telegraphengesellschaft die ihr gehörigen Doppelkabel von Wladiwostok bis Nagasaki, die den Verkehr nach Japan und dem südlicheren China (über Nagasaki—Schanghai) vermittelten, gleich nach dem tatsächlichen Beginn des Krieges außer Betrieb gesetzt hat. Zum Ersatz dafür hat die Gesellschaft am 24. Februar den Verkehr über die Landlinie Peking—Kalgan—Kjachta eröffnet, welche die Wüste Gobi durchquert und bei Werkne-Udinsk, östlich vom Baikal, den Anschluß an den vorher bezeichneten Landweg erreicht. Es bedarf kaum der Bemerkung, daß alle Depeschen, die uns auf diesem Wege zukommen, der russischen Telegraphenzensur unterliegen und demnach den russischen Interessen gemäß bearbeitet sind. Die zweite Verbindung, der Seeweg, beginnt bei Schanghai; von hier gehen die Telegramme entweder auf den Kabeln der Eastern Extension Co., einer englischen Gesellschaft, über Futschau oder auf den Linien der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft über Amoy bis Hongkong. Weiterhin sind zwei Wege möglich: entweder auf der Strecke der Eastern Extension bis Manila, von da über das neue amerikanische Pacifikkabel nach S. Francisko und weiter auf dem gewöhnlichen Wege nach Europa — das sind die Nachrichten, die uns unter der Spitzmarke New York, Washington usw. zukommen — oder auf einem der vorhandenen Eastern Extension-Kabel (via Labuan oder via Saigon) bis Singapore, von wo sie auf dem gewöhnlichen Wege (Penang—Madras—Bombay—Aden—Suez—Gibraltar) London erreichen. Es leuchtet ein, daß alle Depeschen, die auf diesem zweiten Wege kommen, englischer Kontrolle unterliegen, mindestens von Schanghai bis Hongkong, und diese wird im allgemeinen nur das den verbündeten Japanern Günstige durchlassen. Man könnte ja allerdings einwenden, daß die Große Nordische Telegraphengesellschaft ein dänisches Unternehmen ist und als solches umsoweniger geneigt sein wird, sich der englischen Kontrolle zu unterwerfen, als lange Zeit hindurch ein großer Teil ihrer Aktien im Besitz von Mitgliedern des russischen Kaiserhauses war. Allein hierin ist offenbar ein Wechsel eingetreten, und seitdem ist die Große Nordische Telegraphengesellschaft in ihrem ganzen Geschäftsbetrieb so eng mit der Eastern Extension verbunden, daß von Unabhängigkeit nicht die Rede sein kann.

Es fragt sich nun, wie die Telegramme an die vorgenannten Ausgangspunkte, Wladiwostok bezw. Peking und Schanghai, gelangen, und da sind die verschiedensten Möglichkeiten gegeben. Allerdings ist die Verbindung von Japan mit Wladiwostok außer Betrieb gesetzt, wohl aber funktionieren die großen Doppelkabel Nagasaki—Schanghai, die den japanischen Verkehr nach Europa vermitteln, und dazu kommt für den Fall der Zerstörung noch das japanische Regierungskabel, das von Ohama an der Südspitze Kiusius ausgehend über die Riu-Kiu-Inseln und Formosa Futschau erreicht und damit an den Seeweg angeschlossen ist. Anderseits hat Japan noch eine Verbindung über die Straße von Korea durch die beiden zum größten Teil im Regierungsbesitz befindlichen Kabel, die in Fusan landen und gegenwärtig hauptsächlich natürlich den Verkehr des japanischen Hauptquartiers mit der Regierung vermitteln. Alle diese Linien stehen unter Kontrolle der japanischen Regierung, die sehr scharf gehandhabt wird, wie man unter anderm aus dem sehr tropfenweise kommenden Eingeständnis der japanischen Verluste erkennen kann. — Weiter aber kommen uns viele Nachrichten über die in unmittelbarer Nähe des Kriegsschauplatzes gelegenen Orte Taku und Tschifu zu, von denen jenes durch die chinesischen Landtelegraphen mit Peking und Schanghai, durch die mandschurischen mit der russischen Hauptlinie verbunden ist. Von Tschifu aus gehen zunächst Doppelkabel, die sich, wie ein Blick auf die beigegebene Karte zeigt, im Besitz der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft befinden, bis Taku; ferner besitzt dieselbe Gesellschaft ein direktes Kabel Tschifu—Schanghai, und eine zweite Verbindung dorthin ist in dem deutschen Regierungskabel Tschifu—Kiautschou—Schanghai vorhanden. Endlich kämen noch die koreanischen Landlinien in Betracht, die in der Nähe von Mukden an das russische Telegraphensystem der Mandschurei angeschlossen, jetzt aber wohl schon zum größten Teil von den kriegführenden Parteien unterbrochen sind. — Wie man sieht, an Verbindungen auf dem Kriegsschauplatz herrscht kein Mangel; so viel aber wird aus dem Vorhergehenden klar sein, daß sie alle zur Beförderung der aufgegebenen Depeschen nach Europa sich der beiden vorgenannten Wege bedienen müssen, auf denen die Nachrichten den Bedürfnissen der kriegführenden Parteien gemäß zurechtgemacht werden. Daraus aber ergibt sich weiter, daß von vornherein alle Telegramme aus dem fernen Osten als in irgend einem Sinne gefärbt und deshalb mit Mißtrauen zu betrachten sind: lediglich was von russischer und japanischer Seite bestätigt wird, kann als hinreichend beglaubigt gelten. Wirklich unparteiische Berichte können, soweit sie überhaupt möglich sind, nur auf brieflichem Wege zu uns befördert werden, und das nimmt aus diesen Gegenden immerhin fünf Wochen in Anspruch, so daß etwa Anfang Mai über die Ereignisse bis Mitte März briefliche Nachrichten vorliegen könnten.

Wie lange indessen der gegenwärtige Zustand unserer Kabelverbindungen erhalten bleibt, kann niemand wissen: kriegführende Mächte haben das eifrige Bestreben, die dem Feinde dienenden Kabel zu zerstören, und vor allem Rußland wird, wenn es nur irgendwie dazu imstande ist, alles daransetzen, um Japan völlig zu isolieren. Völkerrechtliche Bedenken stehen ihm dabei nicht im Wege. Denn so wenig bis jetzt die Gelegenheit vorhanden war, ein internationales Kabelrecht auszubilden, und so schwankend infolgedessen auch die darauf bezüglichen Bestimmungen sind, darin herrscht doch allgemeine Übereinstimmung, daß Kabel zwischen Gebietsteilen des feindlichen

Landes ohne weiteres der Zerstörung ausgesetzt sind, und von den Verbindungen Japans mit dem Festlande wird hierdurch in erster Linie das Riu-Kiu-Kabel betroffen. Allein auch das Kabel über die Meerenge von Korea fällt hiernach unter dieselbe Bestimmung, insofern Korea von den Japanern bereits okkupiert ist und demnach als ein Teil des feindlichen Gebietes betrachtet werden muß. Etwas anders liegt die Sache bei dem großen Doppelkabel Nagasaki—Schanghai, das feindliches mit neutralem Gebiet verbindet. In betreff dieser Kabelklasse herrscht insoweit ebenfalls Übereinstimmung, als das Abschneiden einer solchen Linie in dem Hoheitsgebiet des feindlichen Landes, d. h. innerhalb eines Gebiets, das sich drei Meilen vom Ebberande ins Meer erstreckt, ebenfalls erlaubt ist. Ebenso ist die Vernichtung im Gebiet einer effektiven Blockade allseitig als gestattet zugestanden; nur das kann zweifelhaft sein, ob die Zerschneidung einer solchen Strecke auf hoher See völkerrechtlich erlaubt ist. Praktisch ist die Frage insofern von geringerer Wichtigkeit, als es keineswegs leicht ist, auf hoher See ohne genaue Kabellagepläne ein Kabel aufzufinden, wie sich das im spanisch-amerikanischen Kriege noch jüngst gezeigt hat: daß sie indessen auch theoretisch zu bejahen sei, ist kürzlich von Dr. Scholz (Krieg und Seekabel, Berlin 1904, S. 72 ff.) mit beachtenswerten Gründen verfochten. Demnach würden also Strecken zwischen feindlichem und neutralem Gebiet ihrer ganzen Länge nach der Zerstörung ausgesetzt sein, außer im Küstengewässer des neutralen Staates, wo ihre Beschädigung einem Eingriff in die Hoheitsrechte der neutralen Macht gleichkommen würde. Wendet man diese Regel auf den vorliegenden Fall an, so ergibt sich, daß das Doppelkabel Nagasaki—Schanghai außer im chinesischen Küstengewässer seiner ganzen Länge nach der feindlichen Zerstörung ausgesetzt ist, und ganz dasselbe würde auch von der neuen Verbindung Tokio—Guam gelten, die von amerikanischer Seite geplant wird. Die Sache ist übrigens interessant genug, um mit ein paar Worten darauf einzugehen. In der Tat hat sich kürzlich ein Konsortium — es können wohl nur der Commercial Pacific Cable Co. angehörige Kreise gewesen sein — an die Regierung in Washington mit der Frage gewandt, ob der Legung eines Zweigkabels von Guam nach einem beliebigen Punkte Japans irgend etwas im Wege stände. Diese Frage hat die Regierung verneint und zwar mit der Begründung, daß the use of commercial facilities did not constitute a breach of neutrality, was in jeder Hinsicht bemerkenswert ist. Denn sie tritt damit in Gegensatz zu dem bisher befolgten Grundsatz, daß es mit den Pflichten eines neutralen Staates nicht vereinbar ist, auf seinem Staatsgebiet die Landung eines Kabels zu gestatten, das von dem Landgebiet einer der beiden Kriegsparteien ausgehen soll, einem Grundsatz, nach dem z. B. England mehrfach sowohl im deutsch-französischen wie im amerikanisch-spanischen Kriege gehandelt hat (vergl. Scholz a. a. O. S. 112 ff., auf den ich der Kürze wegen verweise). Die Antwort der Regierung illustriert gut die Stimmung, die in amerikanischen Regierungskreisen gegen Rußland herrscht; zweifellos würde die Erlaubnis zur Anlandung des Kabels ein unfreundlicher Akt seitens der Vereinigten Staaten sein, und es kann wundernehmen, daß der russische Gesandte in Washington, Graf Cassini, nicht sofort protestiert hat. Vielleicht hält die russische Regierung die Gefahr nicht für dringend, da die Verlegung so großer Kabelstrecken bedeutender Vorbereitungen bedarf. Doch könnte da eine Täuschung vorliegen: bei der Auskundung der Route

für das amerikanische Kabel sind in diesen Gegenden viele Lotungen vorgenommen worden, und Japan wird wohl ebenfalls genaue Angaben besitzen, so daß danach unschwer der Weg der neuen Strecke festgelegt werden könnte; was aber das Material betrifft, so müssen sich seit Vollendung des amerikanischen Pacific-Kabels (1. Juli 1903) derartige Vorräte in den großen englischen Kabelfabriken angehäuft haben, daß die Verlegung der Strecke Guam—Japan, wenn es nötig wäre, jedenfalls in kürzester Zeit vor sich gehen könnte. Wie dem aber auch sei, auch diese Linie würde dem oben erwähnten Grundsatz zufolge ihrer ganzen Länge nach, außer im Küstengewässer von Guam, der feindlichen Zerstörung ausgesetzt sein, und es läßt sich eben hier noch einmal zusammenfassend sagen: vom völkerrechtlichen Standpunkt aus unterliegen alle Verbindungen Japans mit der Außenwelt dem Eingreifen der Russen. Dieses ist dagegen ausgeschlossen für die Strecken Schanghai—Amoy—Hongkong und Schanghai—Futschau—Hongkong, denn es ist ein ebenfalls allgemein anerkannter Grundsatz des internationalen Kabelrechts, daß Verbindungen zwischen Neutralen in jedem Falle unverletzlich sind. So lange also China imstande ist, seine Neutralität zu wahren, solange ist der Seeweg Schanghai—Hongkong als Verbindung neutraler Gebietsteile vor jedem Angriff geschützt.

Soweit die internationale Rechtsfrage; ob sich Rußland diesen Bestimmungen fügen wird, ist freilich eine andere Sache. Daß von Anfang an auf russischer Seite die Absicht vorlag, den Krieg gegen die Kabelverbindungen des Feindes zu eröffnen, mag man aus der Notiz der Londoner „Daily Expreß“ schließen, nach der am 21. Februar westlich von Hokkaido (Yezo) ein russischer Kreuzer eifrig nach Kabeln gesucht habe. Sollte die Nachricht zutreffend sein, so könnte es sich nur um die großen Kabel Wladiwostok—Nagasaki handeln, die bereits seit Anfang des Krieges außer Betrieb sind und deren Zerstörung eigentlich für die Russen nur geringen Wert haben kann. Viel wichtiger wäre es für sie, die Fusankabel quer über die Meerenge von Korea, die einzige Verbindung des japanischen Hauptquartiers mit der Regierung in Tokio, zu zerstören. Eine solche Unternehmung mitten im Operationsgebiet des Feindes würde allerdings von seiten der russischen Seestreitkräfte ein bedeutendes Maß von Offensive erfordern, wie man es dem fähigen und energischen Admiral Makarow wohl zutrauen durfte. Sicherlich werden sein Tod und die neuen schweren Verluste der russischen Flotte zunächst hemmend auf die Operationen einwirken; immerhin ist es wohl möglich, daß im Verlauf der Ereignisse, namentlich wenn Rußlands geplante Verstärkungen aus der Ostsee auf dem Kriegsschauplatze eingetroffen sein werden, eine aktive Beteiligung der russischen Seestreitkräfte am Kriege eintreten wird.

Technisch stehen einem solchen Angriff gegen die feindlichen Kabelverbindungen kaum Hindernisse entgegen, denn in diesen Küstenmeeren liegen die Kabel meist in verhältnismäßig geringen Tiefen, wodurch ja die Zerstörung der Linien einigermaßen erleichtert wird. Immerhin ist das Aufsuchen der Kabel auf hoher See, wenn man keine genauen Lagepläne hat, eine keineswegs einfache Sache; das hat sich auch im Kriege um Cuba gezeigt, wo die Amerikaner trotz monatelangen Suchens, bei dem ein feindlicher Überfall in keiner Weise zu befürchten war, die Verbindung zwischen Cuba und Jamaica nicht zerstören konnten. Nun stellt sich in diesem Falle die Sache für Rußland etwas günstiger, weil es nicht ganz ausgeschlossen ist, daß sie über die Lage des Kabels

Nagasaki—Schanghai, das der Großen Nordischen Telegraphengesellschaft gehört, hinlänglich genau unterrichtet sind; für die Fusankabel, die größtenteils Eigentum der japanischen Regierung sind, trifft das selbstverständlich nicht zu. Hier aber bringt die Natur des Ortes und die Kürze der Linie es mit sich, daß die Nachforschungen von vornherein auf einen verhältnismäßig geringen Raum beschränkt werden können, um so schärfer wird bei der eminenten militärischen Wichtigkeit der Linie allerdings auch hier die Kontrolle der Japaner ausgeübt werden. Anderseits ist auch nicht zu übersehen, daß für die Ausbesserung etwa entstandener Kabelbeschädigungen in sehr ausgiebiger Weise Sorge getragen ist. Die japanische Regierung selber besitzt ein eigenes Kabelschiff, allerdings nur von mittlerer Größe, die „Okinawa Maru“ von 2100 Bruttotonnen und 350 Pferdestärken, das indessen zur Ausbesserung auf den in Frage kommenden Linien völlig genügt; die Große Nordische Gesellschaft hat ihr Schiff, die „Store Nordiske“ in Schanghai liegen, und bei besonders schwierigen Reparaturen stehen den Japanern die beiden ganz neuen und mit den besten Einrichtungen versehenen Kabeldampfer der Eastern Extension Co., „Recorder“ und „Patrol“, zur Verfügung, die in Singapore stationiert sind. Kabelmaterial ist an Ort und Stelle wohl in Schanghai in genügender Menge zur Verfügung, im übrigen kann bei der ziemlich gleichartigen Beschaffenheit der Linien in diesen Gegenden auch wohl stets rasch aus den großen Kabeldepots der Eastern Extension Co. in Singapore Ersatz beschafft werden. Immerhin ist eine Reparatur nicht so einfach; wenn schon im Frieden glatte See und ruhiges Wetter Erfordernis sind, so steigern sich im Kriege, wo jeden Augenblick eine Störung eintreten kann, die Schwierigkeiten ins Ungeheure, und ohne militärischen Schutz werden solche Ausbesserungsarbeiten überhaupt nicht vorgenommen werden können, es müßte denn schon die schadhafte Stelle direkt unter dem Feuer der Küstenbatterien liegen.

Es ist anzunehmen, daß die Russen, sobald sie sich dem Gegner zur See gewachsen fühlen, auch den Kabelkrieg in den Bereich ihrer Operationen ziehen werden. Für die beteiligten Gesellschaften, in erster Linie also für die Große Nordische Telegraphengesellschaft, wird derselbe mit schweren Verlusten verbunden sein. Denn das Schadensersatzrecht ist eine der umstrittensten Materien des internationalen Kabelrechts, selbst da, wo es theoretisch anerkannt ist, wie z. B. in dem Fall der Unionsregierung gegenüber den Gesellschaften, deren Linien im Kampf um Cuba zerstört wurden, erheben sich praktisch große Schwierigkeiten, und tatsächlich sind, trotzdem der Präsident die Verpflichtung der Vereinigten Staaten anerkannt und die Begleichung der Schadenersatzforderungen empfohlen hat, die Gesellschaften auch heute noch nicht im Besitz ihres Geldes. Im übrigen handelt es sich beim Schadenersatz immer nur um die Rückerstattung der Reparaturkosten; eine Entschädigung für den meist viel bedeutenderen Einnahmeausfall ist bisher niemals bewilligt, auch von den Kabelgesellschaften in richtiger Erkenntnis der Sachlage niemals gefordert worden.

Ob solche Kabelunterbrechungen zugleich aber auch eine erhebliche Störung des Nachrichtenverkehrs zur Folge haben werden, das muß vorläufig dahingestellt bleiben. Sicher wird hier die drahtlose Telegraphie ein Wort mitzusprechen haben. Man geht zweifellos nicht fehl, wenn man 300 km als eine mit den jetzigen Mitteln noch verhältnismäßig leicht zu bewältigende Entfernung annimmt. Nun aber bietet

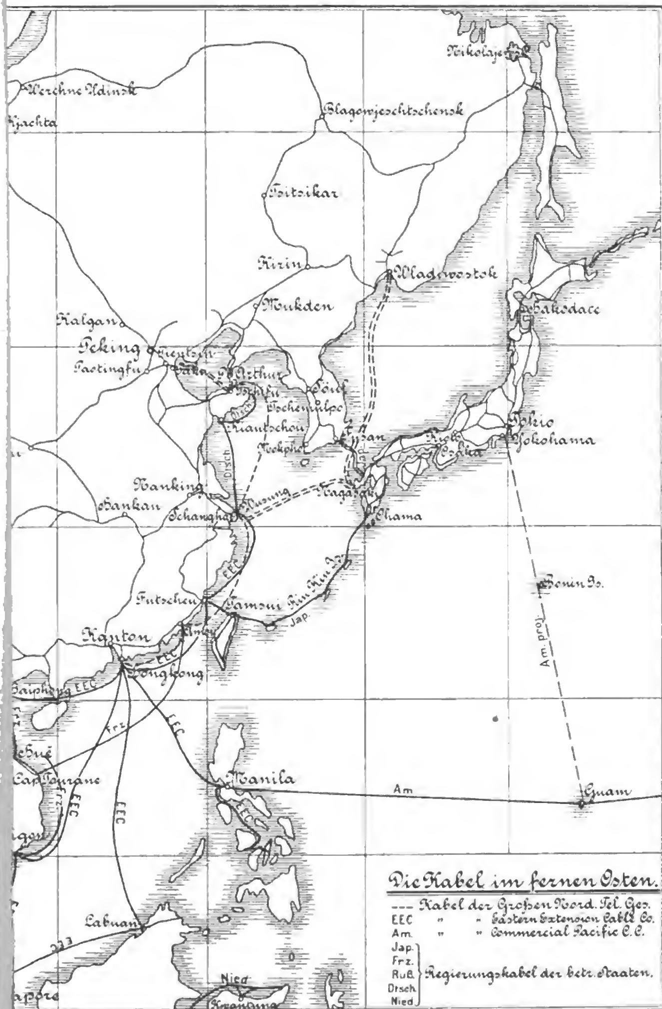
die eigentümliche Formation der ostasiatischen Küste mit ihren langen Inselreihen, die selbst entfernte Halbinseln und Inseln miteinander verbinden, ihren kleinen, in größerer oder geringerer Entfernung der Küste vorgelagerten Eilanden, die an den einzelnen Stellen Koreas und Kiusius fast das Aussehen der skandinavischen Schärenbildung gewinnen, der drahtlosen Telegraphie ein Feld der regsten Betätigung. So wird, wie ein Blick auf die Karte lehrt, die schon an sich nicht breite Straße von Korea durch die beiden Inseln Tsuschima und Ikischima in drei verhältnismäßig sehr geringe Strecken zerlegt, die mit Leichtigkeit von der Funkentelegraphie überbrückt werden können, und es müßte eigentümlich zugehen, wenn die findigen Japaner sich diesen natürlichen Vorteil der Küstenbildung entgehen ließen; haben sie doch bereits zwischen Tschifu und Tschemulpo einen drahtlosen Telegraphendienst mit Hilfe von quer über den Golf stationierten Transportschiffen ins Werk gesetzt. Dasselbe trifft auf das Riu-Kiu-Kabel zu, auch hier würde, im Falle einer Zerstörung der Kabel, sich drahtlose Telegraphie einrichten lassen, die bei der Entfernung der Inseln von höchstens 200 bis 250 km wahrscheinlich eine gut funktionierende Verbindung herstellen würde. Die Mängel, die der heutigen Funkentelegraphie infolge ihrer Empfindlichkeit gegen atmosphärische und feindliche Störungen anhaften, werden aber dieses Mittel des Nachrichtenverkehrs dem der Kabeltelegraphie unterordnen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß hier immer nur von russischen Kabelunternehmungen die Rede ist. Rußland besitzt in diesen Gegenden nur zwei Kabel, eins von Port Arthur nach Tschifu, das natürlich längst außer Betrieb und wahrscheinlich auch schon zerstört ist, und ein zweites nach der Insel Sachalin hinüber, das auf den Gang des Krieges wohl niemals irgendwelchen Einfluß gewinnen wird. Vielmehr bildet die rückwärtige Verbindung der Russen eben der russisch-sibirische Überlandtelegraph, und dieser ist einstweilen noch in sicherer Entfernung vom Kriegsschauplatz; die Russen müßten, was wenig wahrscheinlich ist, erst vernichtende Niederlagen zu Lande erlitten und von ihrer Operationsbasis völlig abgedrängt sein, ehe sie durch streifende japanische Kolonnen gänzlich von ihren rückwärtigen Verbindungen abgeschnitten werden könnten. Und auch dann läge für sie die Sache immer noch günstiger; Landtelegraphen sind zwar leichter zu zerstören als Kabel, aber auch leichter wiederherzustellen, und bei einigermaßen vernünftiger Verteilung von Material und Telegraphenarbeitern über das allerdings weite und halbzivilisierte Gebiet müßten sich die meisten Beschädigungen in kurzer Frist beseitigen lassen.

So liegen im Kampf um die telegraphischen Verbindungen die Dinge sehr zugunsten Rußlands, sobald es aus seiner Defensive heraustritt. Während seine eigenen Linien durch ihre Entfernung vom Kriegsschauplatz verhältnismäßig gut geschützt sind, befindet es sich in der Lage des Angreifers, dem die feindlichen Kabel in dem größten Teil ihrer Ausdehnung schutzlos preisgegeben sind.



Zu: Die Kabelverbindungen nach und auf dem Kriegsschauplatz.



Der russisch-japanische Krieg.

(Fortsetzung.)

c. Rußland und Japan in China und Korea bis zum Boxerkrieg.

Die Krisis des japanisch-chinesischen Krieges hatte nicht nur Klarheit darüber geschaffen, wer für die nächste Zukunft auf dem ostasiatischen Teil der Weltbühne die Hauptakteure sein würden, sondern auch Licht gebracht in die Stellung der sonst hier beteiligten Mächte.

Die beiden Staaten, um deren Besitzungen letzten Endes sich der Streit dreht, hatten einen Grad von Widerstandsunfähigkeit gezeigt, der die beiden Gegner hoffen ließ, bei ihnen ihre Absichten ohne große Anstrengungen durchsetzen zu können.

Frankreich und Deutschland hatten sich auf Rußlands Seite gestellt, England gegen Rußland, und höchstens über die Vereinigten Staaten von Amerika, die ja auch erhebliche Handelsinteressen in Ostasien hatten, konnte man in den ersten Jahren zweifelhaft sein, weil sie — ob zufällig oder absichtlich, sei dahingestellt — bei den Friedensverhandlungen nicht vor die Frage gestellt waren, sich zu äußern.

Rußland und Japan begannen nun zunächst, sich Einfluß in China und Korea zu verschaffen. Rußland hatte einen Vorsprung, weil es durch den Erfolg der Intervention als der Mächtigere erschien, und weil Chinesen und Koreaner eine natürliche, wohl auf ihr Verhältnis in früheren Jahrhunderten zurückzuführende Antipathie gegen die Japaner haben.

Freilich wird der letztere Punkt nicht zu hoch eingeschätzt werden dürfen, denn wo der Asiate für sich Vorteile sieht, vermag er seine Aversionen leicht zu überwinden und begnügt sich mit der Idee, daß er ja eigentlich doch den anderen nur ausnutze, welcher sich einbildet, ihn zu beherrschen.

Rußland machte sich China zunächst wirtschaftlich abhängig, indem es durch ein russisch-französisches Bankkonsortium eine Anleihe von 400 Millionen Franken aufbrachte, welche China zur Bezahlung der Kriegsschuld an Japan benötigte. Für Zinsen und Tilgung dieser Anleihe übernahm Rußland Garantie und ließ sich dafür die noch nicht belasteten Seezölle verpfänden. Die gleichzeitig gegründete „Russisch-chinesische“ Bank nahm den Geldverkehr Nordchinas in die Hand.

Im Jahre 1891 hatte Rußland damit begonnen, seiner ostasiatischen Politik das Hilfsmittel zu schaffen, welches sich in Zentralasien beim Vorgehen gegen die Turkmenen so außerordentlich bewährt hatte: die Bahnverbindung mit dem europäischen Hauptlande. Die sibirische Bahn sollte von Transbaikalien aus zunächst auf dem linken Amurufer bis in das „Küstengebiet“ und dort, also vollständig auf russischem Boden, nach Wladiwostok geführt werden.

Am 6. September 1896 kam jedoch als „Dank Chinas für die beim Frieden geleistete Hilfe“ ein russisch-chinesischer Eisenbahnvertrag zustande. Eine von der Russisch-chinesischen Bank gegründete „Ostchinesische Eisenbahnaktiengesellschaft“ erhielt die Erlaubnis, von einer Station der Transbaikalbahn eine Linie durch die Mandschurei nach der Ussuribahn hinüberzuführen. Das Bahnterrain sollte für die nächsten

80 Jahre Eigentum der Gesellschaft bleiben, die russische Staatspost auf der Bahn befördert werden und im Hinblick auf die Unsicherheit des Landes durch die Tungusenbanden, die Linie durch Aufstellung russischer Truppen auf dem Bahnterrain geschützt werden. Die Eisenbahngesellschaft erhielt gleichzeitig das Recht, in Verbindung oder unabhängig von der Bahn Kohlenbergwerke, Industrie und Handel in den Nordprovinzen Chinas zu betreiben.

Der Bau der neuen Bahn begann im Dezember 1897. Im gleichen Monat vergewisserten sich russische Kriegsschiffe von der Eisfreiheit des infolge der Intervention von 1895 von Japan den Chinesen wieder zurückgegebenen Kriegshafens von Port Arthur. China hatte nach Beendigung des japanischen Krieges einen gefährlichen Aufstand in Ostturkestan zu bekämpfen. Dazu brauchte es Rußlands Freundschaft, dessen mittelasiatische Gebiete die Grenzen des Aufstandsherdes umfaßten.

Am 27. März 1898 wurde in Peking ein Pachtvertrag geschlossen: Rußland „pachtete auf 25 Jahre“ Port Arthur, Talienwan, einen Landstrich dahinter, dessen Grenzen noch festgesetzt werden sollten, sowie die „umliegenden Gewässer“ und erhielt die Erlaubnis, eine Anschlußbahn nach dem Pachtgebiet durch die Mandschurei zu bauen. Eine von China zu verwaltende, aber nicht militärisch zu besetzende neutrale Zone sollte das Pachtgebiet gegen die Mandschurei abschließen. Rußland durfte nach Belieben befestigen und bauen, Port Arthur und Talienwan sollten nur russischen und chinesischen Kriegsschiffen zugänglich sein, in einem Teil der Talienwanbucht dafür ein allen Nationen zugänglicher Handelshafen angelegt werden.

Das Gebiet wurde am 28. März durch den Admiral Dubassow in Besitz genommen und von ihm als Grenze eine Linie von Port Adams an der westlichen Küste von Liautung bis Pitse-wo, dem Landungsplatz des japanischen Belagerungskorps von 1894, an der Ostküste bekanntgegeben.

Mit Rücksicht auf die neugeschaffene Lage wurde die ursprünglich über Chailar, Zizikar nach Nikolsk geplante Linienführung der Bahn in der Mandschurei dahin geändert, daß man von Zizikar nach Charbin ging und von dort einen Zweig östlich nach Nikolsk, einen zweiten über Mukden, Niutschwang nach Talienwan und Port Arthur baute. Die neue Linie schnitt damit auch in die Mongolei ein. Der Knotenpunkt Charbin wurde schnell eine rein russische Verkehrsstadt.

Am 11. August 1899 wurde die Stadt Dalni als Freihafen an der Südseite der Talienwanbucht angelegt.

Diese Erfolge verstärkten zwar die immer vorhandene Spannung mit England. Doch wurde nach dieser Richtung ein Ausgleich durch den russisch-englischen Eisenbahnvertrag vom 16. April 1899 gefunden, nach welchem Rußland die Länder nördlich der großen Mauer, England die südlich derselben als Eisenbahnsphäre zugestanden wurden.

In die Entwicklung und Sicherung des russischen Pachtgebiets wurden bald Summen hineingesteckt, welche erkennen ließen, daß die Begrenzung der Pacht auf 25 Jahre eine leere Formel war. Die Mittel liehen die europäischen Kontinentalvölker, insbesondere Frankreich.

Japan konnte, weil militärisch offenkundig noch zu schwach, politisch nicht erfolgreich entgegenwirken. Zu wirtschaftlichem Überbieten des Gegners fehlten ihm

Geld und Kredit, das Ausland hielt seinen wirtschaftlichen Aufschwung für Treibhauskultur. Man versuchte daher, sich intellektuellen Einfluß auf China zu verschaffen. Man wollte China reformieren, ihm die neue Kultur Japans bringen. Auf diesem Wege konnten vielleicht neben der Erlangung des natürlichen Einflusses, den der Lehrer auf den Schüler hat, auch die wirtschaftlichen und militärischen Kräfte Chinas selbst für den Kampf mit den vordringenden Weißen brauchbarer und nutzbar gemacht werden.

Es gelang, den chinesischen Kaiser für die Reformideen zu gewinnen; dieser fand für das Unternehmen einen begeisterten, aber unpraktischen Minister Kan-Yu-Wei. Aber die Sache schlug gänzlich fehl, trotzdem kein Geringerer als der japanische Minister Ito mit seinem persönlichen Rat zur Hand war. Japan hatte die Kultur, die es weitertragen wollte, selbst noch nicht genügend verdaut. Eine Reihe äußerlicher Maßnahmen reizte unnötig das chinesische Volksbewußtsein, und das Ergebnis war eine scharfe Reaktion, welche, durch andere Umstände gefördert, im Boxeraufstand ihren Ausdruck fand.

In Korea hatten sich die Japaner schon während des chinesisch-japanischen Krieges nach kurzer Zeit der erzwungenen Bundesgenossenschaft durch hochmütiges Auftreten und durch nützliche, aber schroffe Eingriffe in die Landesorganisation verhaßt gemacht. Noch ehe der Frieden geschlossen, sehnten die Koreaner sich nach der chinesischen Oberherrschaft zurück, auf die der Kaiser von China aber im Januar 1895 endgültig Verzicht geleistet hatte.

Die geistig bedeutende und national denkende Königin, welche den ihrem Gemahl zufallenden Einfluß auf die Regierung an sich gebracht hatte, versuchte diese Stimmung zu benutzen, um die für die nationale Selbständigkeit bedrohlich starke japanische Einwanderung zu erschweren.

Der japanische Gesandte half sich in höchst ungeschickter Weise, indem er die Königin durch einen japanischen „Tapferen" in ihrem Palast ermorden ließ, den König gefangen nahm und ihm einen die Tätigkeit der Verstorbenen desavouierenden Erlaß abnötigte.

Die Tat steigerte nicht nur die Erbitterung der Koreaner noch mehr, sondern nahm auch die übrigen Mächte gegen Japan ein. Rußland mobilisierte seine Streitkräfte in Ostasien, um, wenn nötig, die Integrität Koreas zu schützen. Am 16. Februar 1896 gelang es dem König und Kronprinzen, sich in die russische Gesandtschaft zu flüchten, von der aus nun ein Jahr lang Korea regiert wurde.

Wie schon erwähnt, hatte Rußland früher schon einmal den Gedanken gehabt, sich seinen „eisfreien Hafen" an koreanischer Küste zu verschaffen, sich aber beim Rückzug Englands von Port Hamilton diesem und China gegenüber verpflichtet, niemals Teile von Korea in Besitz zu nehmen. Der Wert dieses „niemals" war natürlich nur theoretisch und soll auch sofort durch eine Sondervereinbarung mit China auf 10 Jahre beschränkt worden sein.

Immerhin schien die Zeit zu Gebietserwerbungen oder einer Schutzherrschaft in Korea damals wohl nicht günstig, Port Arthur auch allgemein erstrebenswerter, und so benutzte man die vorteilhafte Stellung in Korea zunächst nur, um dem Eindringen Japans Riegel vorzuschieben durch Beschaffung von Konzessionen für russische und,

da es deren nicht genug gab, französische Unternehmer, so z. B. für einen russischen Kaufmann, 20 Jahre lang am Jalu und Tumen, den beiden Grenzflüssen Koreas, Holz zu schlagen und Forsten anzulegen, und für eine französische Gesellschaft, eine Eisenbahn Söul—Widju zu bauen.

Die naturgemäß eingetretene starke Spannung mit Japan fand eine friedliche Lösung durch die in Söul und Petersburg geschlossenen Verträge vom Mai und Juli 1896. Nach diesen erlaubten sich beide Mächte gegenseitig, bis zu 1000 Mann Truppen zum Schutze ihrer Interessen in Korea zu halten, verpflichteten sich, sich in die inneren Angelegenheiten des Landes nicht einzumischen, und Rußland versprach, dem japanischen Handel keine Hindernisse zu bereiten.

Japan versicherte darauf in einem Vertrage vom 7. Februar 1897 dem König für die Zukunft volle Freiheit in seinen Regierungsmaßnahmen. Der König verließ am 20. Februar 1897 sein Asyl und nahm, um seine vollständig unabhängige Weltstellung auch in der Etikette des Ostens zu dokumentieren, am 12. Oktober 1897 den Kaisertitel an. Rußland ließ jedoch die angeknüpfte Verbindung nicht fallen. Da der Hof unter zerrütteter Finanzwirtschaft zu leiden hatte, versuchten der russische und französische Gesandte, ihm eine — von einem französischen Syndikat aufzubringende — Anleihe von 50 Millionen Yen plausibel zu machen, und verlangten dafür die Verpachtung einer Reihe von Bergwerken sowie Verpfändung der Zolleinnahmen. Auch sollte für den Geldverkehr eine Nationalbank von französischen und russischen Sachverständigen gegründet und geleitet werden, deren Tätigkeit naturgemäß dem Einfluß der Japanischen Hauptbank, welche bisher den gesamten Handel versorgte, entgegenarbeiten sollte. Der Oberzollinspektor, ein Engländer, Mc. Leavy Brown, der eine ähnliche Stellung wie Sir Robert Hart in China einnimmt, sollte durch Übergehung bei den Verhandlungen über die Anleihe zum Abdanken gezwungen werden und der russenfreundliche Finanzminister Yi-yonk-ik die Verwaltung der Zölle in die Hand nehmen.

Hier steckten sich die Japaner aber hinter die Engländer. Diese protestierten unter demonstrativem Zusammenziehen eines Geschwaders vor Tschemulpo gegen eine Absetzung ihres Landsmanns Mc. Leavy Brown. Dieser verweigerte die Zustimmung zur Verpfändung der Zölle, und damit kam das Anleiheprojekt zu Fall. Indem jedoch der rührige und intelligente Yi-yonk-ik trotz wiederholter Intriguen sich als allmächtiger Minister zu behaupten verstand, behielten die Russen einen maßgebenden politischen Einfluß. Die Japaner suchten durch Vergrößerung und Vermehrung ihrer Ansiedlungen und durch Vereinigung des koreanischen Handels in ihrer Hand immer sicherer Fuß zu fassen.

d. Rußland und Japan vom Boxeraufstand an.

Der verunglückte Reformversuch des chinesischen Kaisers war von Japan protegiert. Es war daher natürlich, daß Rußland an die Reaktionspartei anknüpfte. Diese, geführt vom Prinzen Tuan, schloß sich um die Kaiserin-Witwe zusammen, welche sich bisher einer gemäßigten Reform keineswegs abgeneigt gezeigt, von dem überstürzten Vorgehen des Kaisers aber eine allgemeine Volkserhebung und den Sturz der Dynastie fürchtete.

Mit Rußland einig, konnte die Partei der Kaiserin-Witwe die Staatsstreiche von 1898 und 1900 ausführen, durch die dem Kaiser die Leitung der Regierung aus den Händen genommen wurde und Prinz Tuan, als Vormund seines zum Nachfolger erklärten Sohnes, dieselbe an sich riß. Als die neue Regierung der bereits im Gange befindlichen, durch ihr Antireformprogramm noch genährten Gärung nicht Herr werden konnte und der allgemeine Ausbruch des Boxeraufstandes sämtliche Großmächte gegen China in die Waffen rief, hörte Rußland nicht auf, zu versichern, daß es keinen Krieg mit der chinesischen Regierung führe, sondern dieselbe nur gegen den Aufstand unterstütze; Verhandlungen zwischen Rußland und dem Prinzen Tuan sind noch während des Krieges weitergegangen. Rußland hielt an dem Bestehenbleiben der bisherigen chinesischen Regierung fest, verweigerte seine Teilnahme an Unternehmungen, welche als Straf- oder Druckmittel gegen dieselbe aufgefaßt werden konnten, und verhinderte, daß Japan ein Mandat zur Führung des Krieges von den übrigen Mächten erteilt wurde.

Diese Stellungnahme hinderte freilich die russischen Truppen keineswegs an einer sehr energischen Kriegführung, im Gegenteil, es wurde keine Gelegenheit unterlassen, um den Chinesen auch die Furcht vor der russischen Macht einzuimpfen.

Anfang Juli 1900 begannen die Boxer in der Mandschurei die noch nicht vollendeten Bahnbauten anzugreifen, die russischen Angestellten mußten teils nach Süden teils nach Norden fliehen, die Bahnen wurden zerstört. Wie auch in den anderen chinesischen Landesteilen schlossen sich die chinesischen Truppen den Boxern an; sie unternahmen am 14. Juli sogar einen Angriff auf zwei Amurdampfer und am 15. auf die russische Stadt Blagoweschtschensk. Die Russen brachten mit der sibirischen Bahn, auf dem Seewege und auf den Flüssen bis an 200 000 Mann zusammen und eroberten neben der Beteiligung an den gemeinsamen Operationen gegen Peking die ganze Mandschurei einschließlich des Vertragshafens Niutschwang bis Mitte Oktober 1900. Inzwischen hatten sie aber ein neues Einflußmittel auf die Vorgänge in Asien gewonnen, dessen tatsächliche Bedeutung wohl schwer zu übersehen, aber sicher nicht gering sein wird.

Durch Vermittlung des Erzbischofs der zum russischen Reich gehörigen buddhistischen Buriaten waren Verbindungen mit dem buddhistischen Papst, dem Dalai Lama in Tibet, angeknüpft worden. Diese hatten den Erfolg, daß im November 1900 ein Abgesandter des Dalai Lama dem Zaren in Livadia Geschenke überbrachte. Die Geschenke waren bis zum Jahre 1891 an den Kaiser von China gesandt als äußeres Zeichen des zwischen dem kirchlichen und weltlichen Oberhaupt des buddhistischen Asiens bestehenden Anerkennungs- bezw. Schutzverhältnisses. Der Grund zur Kündigung dieses Verhältnisses seitens des Kirchenfürsten soll gewesen sein, daß China die Wegnahme des tibetanischen Tributärstaates Sikkim durch England nicht verhindert hat. Es lag nahe, daß man sich nach einem neuen, mächtigeren Kaiser für Asien umsah, und da schien der russische Zar der mächtigste von allen zu sein.

Als nun die Friedensverhandlungen zwischen China und der Gesamtheit der für den Boxerkrieg verbündeten Mächte begannen, beteiligte sich Rußland zwar an den gemeinsamen Forderungen, erklärte aber, als Grenznachbar Chinas noch besondere, außerhalb der allgemeinen Interessen liegende freundschaftliche Vereinbarungen machen zu müssen.

Vielleicht gestützt auf das neue Verhältnis zu Lhassa und auf die große Einschüchterung, in der sich die chinesische Regierung an sich befand, rechnend, legte es nun diese Wünsche vor, welche auf nichts weniger als die praktische Beherrschung aller chinesischen Nebenländer hinauszielten. China sollte formell die Mandschurei zurückerhalten, dafür aber sämtliche russisch-chinesischen Grenzländer, nämlich Mandschurei, Mongolei, Ostturkestan, der wirtschaftlichen Erschließung durch die Russen vorbehalten, selbst China sollte dort keine Eisenbahnen ohne russische Genehmigung zu bauen berechtigt sein.

Die chinesische Regierung, in welcher infolge des unglücklichen Verlaufs des Boxerkrieges wieder die englisch-japanisch gesinnte Richtung die Oberhand hatte, benachrichtigte England, Japan, Amerika und Deutschland, mit denen sie noch wegen des Friedens verhandelte, von den Forderungen und lehnte sie auf englischen Rat ab. Rußland erklärte, China sei noch nicht unabhängig genug, um mit ihm verhandeln zu können, und wartete, bis der Frieden geschlossen war.

Nachdem dies am 7. April 1901 geschehen, begann zwischen Rußland und Japan der Wetteifer um Einfluß auf die chinesische Regierung mit neuer Kraft. Unter den führenden Chinesen hielten die einen die Anlehnung an Rußland, die anderen diejenige an Japan für das Beste für ihr Vaterland, der Hauptvertreter der ersteren war Junglu, der letzteren Juanschikai.

Rußland hielt die Mandschurei noch besetzt, hatte aber den Mächten bereits wiederholt erklärt, daß es dieselbe nicht als Eroberung behalten, sondern wieder räumen würde, sobald die innere Ruhe genügend gesichert sei.

Durch die Okkupation wurden englische, amerikanische und japanische Interessen unmittelbar eigentlich nur insoweit betroffen, als der Handel von Niutschwang, der von Untertanen dieser drei Mächte betrieben wurde, infolge der Erschwerung durch die russische Kriegsverwaltung daniederlag und die Zölle dieses Platzes in die russische Kasse liefen, während sie nach den Friedensbedingungen mit zur Garantie der Kriegsentschädigungen gehört hätten. Mittelbar fühlten sich die genannten Mächte natürlich durch den Zuwachs an russischer Macht bedroht. Japan steckte sich immer mehr hinter England. Dieses ließ sich von Japan mit Nachrichten über den Gang der russisch-chinesischen Verhandlungen versehen und wirkte denselben entgegen.

Um ihrer Tätigkeit mehr Gewicht zu geben, schlossen England und Japan, nachdem sie „erkannt, daß ihre Interessen gleichlaufend", am 30. Januar 1902 ein Bündnis, in welchem sie sich gegenseitig die nachdrücklichste diplomatische Unterstützung der Interessen des anderen, die Isolierung eines etwaigen Feindes im Kriegsfall und bewaffnete Hilfeleistung im Kriege gegen eine Koalition versprachen. Das Bündnis hat bis Ende Januar 1907 Gültigkeit und stellt als Programm die Erhaltung der Unabhängigkeit und Integrität Chinas und Koreas voran.

Rußland antwortete am 16. März 1902 mit einer russisch-französischen Erklärung, deren Bedeutung freilich mehr in der Herausgabe an sich als im positiven Inhalt lag, indem die Verbündeten in derselben sich nur gemeinsames Vorgehen bei Bedrohung der Interessen beider versprechen.

Rußland scheint jedoch inzwischen erkannt zu haben, daß die rechte Zeit für seine großen asiatischen Pläne noch nicht gekommen.

In der russischen Staatsleitung war überdies eine starke Strömung vorhanden, welche die Länder des fernen Ostens nicht einer Verwicklung wert hielten.

So wurde am 8. April 1902 der Mandschureivertrag mit China abgeschlossen, in welchem Rußland versprach, „im Falle keine Unruhen herrschten und wenn die Handlungsweise der übrigen Mächte dem keine Hindernisse entgegensetzte", die Mandschurei in folgenden Abschnitten zu räumen:

a) Den Teil der Südprovinz Mukden westlich vom Liauflusse bis zum 9. Oktober 1902;

b) den Rest der Provinz Mukden und die mittlere Provinz Kirin bis zum 9. April 1903;

c) die nördlichste Provinz Heilungkiang (um Zizikar) bis zum 9. Oktober 1903.

Die chinesische Regierung sollte sich verpflichten, die russischen Untertanen und die Bahnen zu beschützen; für die lokale Sicherheit der letzteren gegen die Chungusen aber sollte, dem ursprünglichen Eisenbahnvertrage entsprechend, die Aufstellung einer russischen Schutzwache auf dem Bahnterrain bestehen bleiben. Die der chinesischen Regierung gehörige Bahn von Niutschwang nach Shanhaikwan wurde gegen Übergang in fremde Hände gesichert. China sollte vermeiden, in der Mandschurei größere Truppenmengen zusammenzuziehen, große Truppenbewegungen daselbst Rußland anzeigen.

Die Räumung des ersten Abschnitts wurde im Herbst 1902 vertragsmäßig ausgeführt. In diesem Gebiet war übrigens die Zivilverwaltung bereits im Januar 1901 durch den Befehlshaber der Okkupationstruppen an die chinesischen Beamten zurückgegeben worden. Dann gewann aber Rußland durch Junglu, welcher einen neuen Staatsstreich geplant haben soll und dazu Rußlands Neutralität brauchte, wieder eine Handhabe in Peking. Inzwischen waren auch die russischen Bahnansiedlungen in der Mandschurei wirtschaftlich unerwartet aufgeblüht, man hatte erkannt, was aus dem Lande zu machen war, die ostasiatische Expansionspolitik fand neuen Boden. Als nun der Termin für die Räumung des zweiten Abschnitts heranrückte, begann man bei China neue Bedingungen zu stellen, in welche von neuem auch Fragen der Mongolei wieder hineingezogen wurden.

Während der Verhandlungen blieben die Okkupationstruppen stehen, auch die Verwaltung von Niutschwang wurde nicht abgegeben. Japan und England, welche alsbald an den Räumungsvertrag erinnerten, wurden mit Ausflüchten hingehalten, schließlich die Truppen aus dem Lande auf das Bahnterrain und ein paar Städte zusammengezogen, aber nicht vermindert.

China hat zwar zunächst Schwierigkeiten gemacht, ist aber dann anscheinend den Forderungen Rußlands immer mehr entgegen gekommen, nachdem dieses ihm die formelle Oberhoheit über die strittigen Gebiete zugesichert hatte und — wie es scheint — auf ein Verhältnis ausging, wie es zwischen Österreich und der Türkei hinsichtlich Bosniens besteht. China blieb dann der Titularbesitzer, Rußland aber konnte das Land wirtschaftlich ausnutzen, und mit der Zeit mußte der leere Titel von selbst verfallen oder er wurde bei gelegenerer Zeit beseitigt.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Ausnutzung der Mandschurei war aber die Lage der Russen eine schwierigere. Sie hatten das Land durch ihre Bahnen erschlossen und zu einem gewissen Teile durch ihre Niederlassungen auf dem Bahnterrain besiedelt. Für

den Handel lag aber das eigene Mutterland so weit und der Bahntransport war soviel teurer als selbst die längsten Seewege, daß unzweifelhaft der ganze Güteraustausch des Landes sich unter Ausnutzung der östlichen Enden der Bahnen der Küste zuwenden mußte, und so den — noch dazu industriell überlegenen — Schiffahrtsnationen Ostasiens: Japan, Amerika, England und Deutschland, die Früchte der russischen Arbeit zugute kommen mußten, wenn man nicht Abschließungsmaßregeln anwandte. Ließen sich außerdem die Kaufleute dieser Nationen in dem immer wertvolleren Lande nieder, solange das Land noch offiziell chinesisch war, so wurde ein späterer politischer Übergang nicht unerheblich erschwert.

Rußland verlangte daher noch von China die Zusicherung, daß es seine Oberhoheit nicht benutzen würde, um vertragsrechtlich mandschurische Städte dem Handel anderer Nationen zu öffnen. Gerade hiergegen ging aber Japan vor, indem es, ohne auf die russische Forderung Bezug zu nehmen, die chinesische Regierung drängte, ihm die Gründung von Handelskolonien mit Konsuln an der Spitze in Mukden, Antung und Dalni zu gewähren. Hierbei fand es Unterstützung durch Amerika, welches die gleichen Forderungen stellte.

Dem allgemeinen Widerstand gegenüber kam Rußland nicht weiter. Es machte nun im Juli noch einen erfolglosen Versuch, sich mit England zu einigen. Der General Kuropatkin begab sich in besonderer Mission zum Kaiser von Japan, wie es heißt, um bei demselben die Machtmittel des russischen Reiches in das rechte Licht zu setzen.

Schließlich wurde aber China ein neuer Vorschlag über die Räumung gemacht, nach welchem der Rest der Provinz Mukden im Oktober 1903, die übrigen Gebiete bis Oktober 1904 geräumt, die Mandschurei einen Russen als Generalzollinspektor erhalten, die Sanitätskontrolle in Niutschwang russisch bleiben, der Postweg Zizikar—Blagoweschtschensk und die Schiffahrt auf dem Sungari den Russen überlassen und fremden Staaten keine „Niederlassungen“ gewährt werden sollten.

Während jedoch China noch an den neuen Räumungsfristen zu korrigieren suchte, hatte Japan einen Notenwechsel begonnen, der im Sinne des Mandschureivertrages als „Handlungsweise einer anderen Macht angesehen werden konnte, welche der Räumung ein Hindernis entgegensetzt“.

Die weitere Zurückziehung der Truppen unterblieb, und am 28. Oktober wurde auch Mukden wieder besetzt, angeblich wegen dort ausgebrochener Unruhen.

Auch das Vorgehen der Russen in Korea erhielt seit dem Boxerkrieg einen neuen Impuls.

Mit dem Größerwerden der asiatischen Pläne gewann auch die Bedeutung dieser Halbinsel. Je mehr aber die Russen hier einzudringen suchten, um so rühriger wirkten ihnen die Japaner entgegen.

Im Jahre 1900 wurde bei der koreanischen Regierung der Wunsch nach Überlassung der Bucht von Masampo zur Anlage eines Flottenausrüstungsplatzes (Kohlenlager und Lazarett) unterbreitet. Japan erfuhr davon und erzwang die Öffnung des Hafens für alle Nationen. Rußland setzte durch, daß wenigstens kein Land an der Bucht an andere Mächte überlassen werden sollte. Japan lenkte einen Auswanderungsstrom in die Gegend und hat jetzt den strittigen Punkt mit 230 Kolonisten gegenüber 18 Russen besetzt.

Russische Forschungskommissionen bereisten das Land, die pazifische Walfischfang-gesellschaft rekognoszierte die Küsten. Die Japaner brachten mehr und mehr die gesamte Schiffahrt an sich, und ihre Fischerflotten tummelten sich an den koreanischen Küsten, als wären sie dort zu Hause. Die Japaner nahmen die Telegraphen in ihre Hand, ein Franzose wurde an die Spitze des Postwesens gebracht. Eine staatlich garantierte japanische Gesellschaft baute die Bahnen Söul—Tschemulpo und Söul—Fusan. Der Bau der Linie Söul—Widju, welche den Franzosen zugesprochen war, wurde auf japanischen Rat von der Regierung selbst begonnen, bis ihn später während des Krieges das japanische Eisenbahnbataillon übernahm.

Zwecks Schädigung des japanischen Handels bekam der russenfreundliche Yi-yonk-ik es fertig, plötzlich die Banknoten der japanischen Hauptbank im Lande zu verbieten, wodurch im Februar 1903 ein allgemeiner Sturm auf die Metallvorräte der Bank eintrat. Nur das offizielle Einschreiten des japanischen Gesandten vermochte die Aufhebung des Verbots durchzusetzen.

Ein zweiter Versuch Rußlands, sich einen Stützpunkt an der Südküste durch Anlage eines „Marinemagazins“ bei Tschingkaiwan zu schaffen, wurde durch die Japaner zu Fall gebracht dadurch, daß sie gleiches Recht an gleichem Platze verlangten.

Schließlich aber tauchte im Frühjahr 1903 das Gerücht auf, russische Truppen seien im Anmarsch gegen den Jalu. Die Veranlassung war folgende: Die früher erwähnte russische Holzkonzession an den Grenzflüssen konnte bis zu ihrem Ablauf 1901 nicht ausgenutzt werden. Der russische Gesandte hatte Verlängerung beantragt; diese war weder genehmigt, noch abgeschlagen. Russischerseits nahm man sie nun als verlängert an, und der Inhaber beschloß, im Frühjahr 1903 die Arbeiten zu beginnen. Er wurde vom Gesandten und dem Militärbefehlshaber in der Mandschurei aufs weitgehendste unterstützt. Ersterer vermittelte ein Abkommen, wonach den russischen Holzfällern Niederlassungsgrundstücke in der Nähe der Wälder und an dem für die Verschiffung geeignet erscheinenden, den Fremden bisher nicht geöffneten Hafenplatz Jönampho auf dem koreanischen Jaluufer verpachtet wurden. Die russischen Militärbefehlshaber vermittelten den Eintritt von ausgedienten Soldaten und beurlaubten Kosaken bei den Holzfällern. Diese kamen, teils in Zivil-, teils in Uniformkleidern, fast sämtlich jedoch bewaffnet, nach den Niederlassungen und bauten dort Häuser, verbanden die verschiedenen Stationen des Unternehmens durch Telegraphen, Kabel und Signalstationen auf den Inseln, so daß das Ganze für die Umwohner durchaus den Eindruck einer militärischen Besetzung machen mußte. Nachdem nun durch die Lokalbehörden die Telegraphenlinien mehrfach unterbrochen worden, wurden wirkliche Schutzwachen auf dem linken Jaluufer untergebracht, und die Ortsbehörden riefen ihre Regierung in Söul um Hilfe an.

Der japanische Gesandte gelangte Ende August in den Besitz des von der Regierung übrigens noch nicht ratifizierten Abkommens wegen der Niederlassungen und erklärte, Japan würde im Falle der Ratifizierung die politischen Beziehungen für abgebrochen erklären und sich in der Annahme, daß ganz Korea für die Welt offen sei, für befugt halten, in seinem Interesse zu handeln.

Hierdurch eingeschüchtert, versuchte die koreanische Regierung, die Russen zur Aufgabe ihrer Position zu bewegen. Ein japanisches Kriegsschiff demonstrierte vor

Jönampho. Die Russen ließen sich aber nicht stören, und Japan benutzte diese von ihnen als Okkupationsversuch aufgefaßte Tatsache als einen der Kriegsgründe.

Als Programm für die weitere Behandlung Koreas vereinbarten Japan und England: England und Japan wollen Korea bei allen wichtigen inneren und äußeren Fragen durch ihren Rat unterstützen; Korea soll sich verpflichten, seine Land- und Seemacht auszubauen, auswärtige Anleihen dürfe es nur in England, Japan oder Amerika aufnehmen, Ausländer anderer Nationen nicht in seine Dienste nehmen.

e. Der Notenkrieg.

Die immer offenkundiger gewordenen russischen Absichten in Ostasien hatten im Sommer 1903 beim japanischen Volke eine steigende, durch Agitatoren und Presse geschürte Wut und Kriegslust hervorgebracht. Die japanische Regierung sah insbesondere in dem Vorgehen in Korea eine unmittelbare Gefahr für Japan, einerseits weil Japan dieses Land für seinen Handel und seine Auswanderung brauchte, anderseits weil die koreanische Südküste im Besitz einer Militärmacht wie Rußland so vorzügliche Ausgangspunkte für Operationen gegen Japan liefern würde, daß dieses es auf einen Krieg mit dieser Macht nie mehr ankommen lassen könnte und daher allen Wünschen derselben nachzugeben gezwungen wäre.

Daß es einmal zur Abrechnung zwischen Rußland und Japan in Ostasien kommen mußte, darüber war man sich seit einem Jahrzehnt völlig klar. Die großen im Hinblick hierauf vorgenommenen Rüstungen hatten in diesem Jahre ihren Abschluß erreicht. Im russischen Flottenbau war durch Überschreitungen der geplanten Bauzeit eine gewisse Verzögerung eingetreten. Eine Unterstützung Rußlands war durch die allgemeine Weltstimmung und das Bündnis Japans mit England so gut wie ausgeschlossen.

Das japanische Volk verlangte Taten für das viele Geld, das es sich im Interesse der Kriegsrüstungen abgerungen hatte.

Unter diesen Umständen hielt die japanische Regierung den Zeitpunkt für gekommen, um eine möglichst vollständige Auseinandersetzung mit seinem Gegner durchzuführen. Im Sommer 1903 regte Japan eine Revision der beiden Verträge von 1896, betreffend Korea, an, da dieselben auf die Dauer nicht ausreichend seien, den Frieden in Ostasien zu sichern.

Rußland erklärte sich zu Verhandlungen hierüber bereit.

Am 12. August legte Japan einen Vertragsentwurf vor, welcher umfaßte:

Anerkennung der Unverletzlichkeit und Unabhängigkeit Chinas und Koreas.

Japans vorherrschende Interessen und alleiniges Recht zu Reformen in Korea.

Rußlands Vorrechte bezüglich Eisenbahnen in der Mandschurei.

Berechtigung beider, zum Schutz dieser Interessen die nötigen Maßnahmen zu treffen.

Gleichberechtigung aller Nationen in Handel und Industrie in den vorgenannten Ländern.

Ausdehnung der (in japanischen Händen befindlichen) koreanischen Eisenbahnen durch die Mandschurei zum Anschluß an das mandschurische Netz.

Der Zar setzte durch Ukas vom 13. August für die ostasiatischen Gebiete einen Statthalter ein und übertrug diesem die weitere Bearbeitung dieser Angelegenheit, als einer Lokalangelegenheit.

Am 3. Oktober wurde nun in Tokio ein Gegenvorschlag überreicht, mit der Erklärung, daß sich Rußland hinsichtlich Chinas und der Mandschurei nicht binden könne, Japan vielmehr zunächst erklären möge, daß die Mandschurei außerhalb der japanischen Interessensphäre liege. Der Vorschlag umfaßte dann hinsichtlich Koreas:

> Anerkennung der Unabhängigkeit und Unverletzlichkeit Koreas, zu deren Garantie aber eine neutrale Zone aus dem nördlichen Teil Koreas bis zum 39. Breitengrade gebildet werden und Japan versichern müsse, seine zum Schutz seiner Interessen in Korea stehenden Truppen nicht zur Besetzung strategisch wichtiger Punkte zu benutzen.
>
> Anerkennung der vorherrschenden kommerziellen Stellung der Japaner in Korea.
>
> Wahrung der freien Schiffahrt durch die Koreastraße.

Am 30. Oktober überreichte Japan seine zweite Note, in der es

> die Weigerung Rußlands wegen der Mandschurei als nicht verständlich bezeichnet, da es sich nur um Wiederholung früher gegebener Erklärungen handelte.
>
> Seinerseits behauptete es, die Erklärungen, daß die Mandschurei außerhalb seiner Interessen liege und wegen der Besetzung strategischer Punkte nicht geben zu können, und verlangte, die neutrale Zone zu beiden Seiten der koreanischen Grenze zu legen, anstatt ganz in koreanisches Gebiet.

Rußland antwortete am 11. Dezember 1903,

> daß es überhaupt nicht beabsichtigte oder eingewilligt habe, über die mandschurischen Fragen zu verhandeln, über diese auch kein Separatabkommen mit Japan schließen könne, da das Angelegenheiten Chinas bezw. der Weltmächte seien.

Nachdem Japan dringend nochmals ersuchte, auch die Mandschureifrage in Erwägung zu ziehen, da es ihm darauf ankomme, alle schwebenden Fragen beigelegt zu wissen, versicherte Rußland zunächst durch eine Zirkularnote sämtliche Mächte, daß es, ganz abgesehen „von den Bedingungen, welche in der Zukunft den Charakter seiner Beziehungen zur Mandschurei endgültig regeln werden“, keinerlei Absicht habe, die fremden Mächte im Genuß der ihnen von China gewährten Rechte zu behindern, hielt aber im übrigen Japan gegenüber an seinem Standpunkt fest.

Auf das Zirkularschreiben erwiderte England mit dem Bedauern, noch keine Beweise für die aufrichtigen Absichten bezüglich der Mandschurei gesehen zu haben, während Japan unterm 13. Januar 1904 seine vierte Note überreichte, in der es die Forderung der Erklärungen über Integrität Chinas und der Mandschurei für unerläßlich erklärt, aber bezüglich Koreas die Versicherung wegen der Besetzung strategischer Punkte ablehnt. Die Note wurde mit der Bitte um baldige Antwort überreicht.

Inzwischen erfuhren beide Gegner von Kriegsvorbereitungen auf der anderen Seite.

Am 25. Januar fragte der japanische Gesandte in St. Petersburg an, wann Antwort zu erwarten sei, und bat an einem der folgenden Tage um Festsetzung eines bestimmten Termins für die Antwort.

Am 2. Februar wurde der Wortlaut der Antwort aufgesetzt und am 4. Februar nebst Motiven und Anweisungen dem Statthalter und dem russischen Gesandten in Tokio telegraphiert; letzterer bestätigte den Empfang am 5. Februar.

Am 3., 4. und 5. Februar fanden in Tokio Ministerrate unter Vorsitz des Kaisers statt, wobei der Krieg beschlossen wurde.

Am 6. Februar, nachmittags, übergab der japanische Gesandte Kurino in St. Petersburg eine Note, in welcher Rußland vorgeworfen wurde, daß es die für Japans Sicherheit nötigen Garantien für die Integrität Koreas nicht geben wolle und die Verhandlungen nur in die Länge ziehe, um seine Streitkräfte bereitzustellen. Japan breche daher die Verhandlungen als aussichtslos ab und behielte sich „das Recht vor zu jeder selbständigen Aktion, die ihm zur Festigung und Verteidigung der bedrohten Stellung Japans und zur Sicherung seiner wohlerworbenen Rechte und Interessen geboten erschiene".

Gleichzeitig wurde der Gesandte abberufen. Rußland machte noch am selben Tage den übrigen Mächten Mitteilung vom Abbruch der Verhandlungen und rief seinen Gesandten in Tokio ab.

Die nicht mehr an ihre Adresse gelangte letzte russische Note soll sehr nachgiebig gewesen sein.

In Rußland wird angenommen, daß die japanische Regierung ihren Inhalt erfahren, ehe sie zur offiziellen Übergabe gelangen konnte, und daß sie die Beziehungen vor Empfang derselben abgebrochen habe, um nicht moralisch zu weiterem Verhandeln gezwungen zu sein.

Mit dem Zurückdrängen des „Korejetz" nach Tschemulpo bezw. dem Torpedobootsangriff auf das russische Geschwader vor Port Arthur am 8. Februar trat der Krieg an die Stelle der diplomatischen Aktion.

Mi.



Zum 40jährigen Gedenktage des Seegefechts bei Helgoland am 9. Mai 1864.

Unter den Gedenktagen, die uns das Jahr 1864 aus dem dänischen Kriege, diesem ersten Grundsteine zur Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches, bringt, den Tagen von Jasmund und von Düppel, glänzt in seiner besonderen Bedeutung, in seiner eigenartigen Erscheinung nicht am wenigsten der 9. Mai, der blutige Tag von Helgoland: Die Verbündeten vereinigt zu gemeinsamer Waffentat, in ehrlicher neidloser Waffenbrüderschaft, ohne politische Hintergedanken, wie sie zu Lande im Hinblick auf die spätere Auseinandersetzung nur zu sehr zutage traten, beide Gegner begierig, ihre Kräfte zu messen, die Feuertaufe würdig zu empfangen, die Herrschaft in der Nordsee zu gewinnen oder zu behaupten, die Schlacht selbst, der letzte ritterliche Kampf, der zur See ausgefochten worden ist, ohne die tückischen Zerstörungsmittel und Höllenmaschinen der Neuzeit, mit deren Gebrauch man den Gegner zu vernichten sucht, ohne womöglich die eigene Haut zu Markte zu tragen.

Wenn alle seefahrenden Völker sich heute dieser Mittel bedienen, so ist es die Notwendigkeit, hinter anderen nicht zurückzustehen, ist es die Anschauung, die gegen früher eine andere geworden ist, ein vornehm ritterlicher Sinn aber war es wohl nicht, der sie erfunden hat.

Heute lebt die Erinnerung an den Tag von Helgoland fast nur noch bei den Kundigen der Kriegsgeschichte, bei den Bewohnern der Seestädte, die von dem Krieg, von der Blockade ihrer Küsten durch die Dänen besonders berührt wurden, bei der binnenländischen Bevölkerung ist sie im Erlöschen, und diese Zeilen sollen dazu beitragen, das Gedenken an den Tag wieder wach zu rufen.

Wohlbekannt sind und bleiben dagegen die Ursachen, die zum Kriege 1864 gegen Dänemark geführt haben. Es bedarf ihrer Erwähnung nicht. In hohem Grade war Österreich bemüht, sich Preußen zu verbünden und es im Kampfe, in den Errungenschaften und Erwerbungen, die aus dem Kriege hervorgehen würden, nicht allein zu lassen. Bei den damals noch sehr kleinen Verhältnissen der preußischen Marine geschah daher auch von seiten Österreichs zur See alles, um eine möglichst starke Seemacht in die nordischen Gewässer zu entsenden, die Nordsee zu beherrschen, während den preußischen Schiffen überlassen blieb, sich nach Möglichkeit der dänischen Übermacht in der Ostsee zu erwehren. An dem Tage von Jasmund kämpften die wenigen preußischen Schiffe immerhin mit dem Erfolge, daß die engere Blockade der deutschen Küsten nicht länger eine fühlbare blieb.

Die Tatfertigkeit der Schiffe, die dem Kontreadmiral v. Wüllerstorff unterstellt worden waren, blieb zunächst hinter dem österreichischen Wollen zurück; widrige Umstände, Ungunst der Witterung und die lähmende Begleitung zweier wenig seetüchtiger Panzerschiffe verzögerten die Fahrt, die das Geschwader erst im Sommer in die Nordsee brachte. Seine rechtzeitige Ankunft würde Dänemark geboten haben, einem Kampf in der Nordsee auszuweichen und sich nach der Ostsee zurückzuziehen, dem Tage von Helgoland wäre die Morgenröte nicht angebrochen. Welches Glück! rufen die

Friedensschwärmer, doch den Männern, die mit der heute trotz alledem noch vorhandenen Praxis des Krieges zu rechnen haben, wird der unschätzbare Wert eines mannhaften Ringens, insbesondere der Feuertaufe einer jungen Waffe, nicht zweifelhaft bleiben.

Die Vorläufer des Geschwaders, die Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radetzki“ nebst dem Kanonenboote „Seehund“ unter ihrem kampfbegierigen Kommodore v. Tegetthoff erwarteten unterdessen in Lissabon ungeduldig die Ankunft des Admirals, bis endlich Mitte April der langersehnte Befehl eintraf, allein nach der Nordsee zu gehen, die preußischen Kanonenboote „Blitz“ und „Basilisk“ und den Raddampfer „Preußischer Adler“, die blockiert in Nieuwe Diep lagen, heranzuziehen und mit ihnen vereinigt die Nordsee von der dänischen Blockade zu befreien.

Nach kurzem Aufenthalt in Brest lief das kleine Geschwader gegen Ende April Deal an, mußte hier das Kanonenboot „Seehund“, das beim Einlaufen in Ramsgate an der Mole schwere Havarie erlitten hatte, zurücklassen und vereinigte sich, ohne auf den Feind zu stoßen, mit den preußischen Schiffen in Helder. Am 2. Mai ankerte das vereinigte Geschwader vor Cuxhaven, um Kohlen und Vorräte zu ergänzen. Vom Feinde wurde weder etwas gesehen, noch lagen zunächst Nachrichten von ihm vor. Erst am 6. Mai meldete der außerordentlich tätige österreichische Vizekonsul in Cuxhaven die Anwesenheit dänischer Kriegsschiffe in der Nordsee, die ihm durch seine Agenten angezeigt war.

Unverzüglich ging das Geschwader noch am selben Abend in See, kreuzte nachts in der Hamburger Bucht und bemerkte bei Tagesanbruch ein Kriegsschiff in nördlicher Richtung von Helgoland. Es wurde darauf abgehalten und die Jagd auf das sich mit gleichem Kurs entfernende Schiff aufgenommen. Bei dem frischen Südostwind wurden alle Segel gesetzt und die Verfolgung mit dem ganzen Ungestüm Tegetthoffs bis in die Nähe von Horns Riff fortgesetzt, wo sich das Schiff als die englische Fregatte „Aurora“ erwies, während die übrigen, viel langsameren Schiffe des Geschwaders weit hinter dem Horizont zurückgeblieben waren. Diese Episode hat seinerzeit zu manchen unliebsamen Erörterungen Anlaß gegeben, wie Gerüchte in Kriegszeiten entstehen, sich vergrößern, unglaubliche Dimensionen annehmen und kaum wieder auszurotten sind. Unzweifelhaft war Englands Stimmung Dänemark günstig, wie die unschönen Kundgebungen im Parlament bei Verlesung der Depesche über das Gefecht bei Helgoland genugsam zeigten, aber ebenso unzweifelhaft unwahr ist die damalige Behauptung, die englische Fregatte „Aurora“ habe sich einer unlauteren Parteinahme schuldig gemacht und das vereinigte Geschwader von der Elbmündung fortzulocken gesucht. Das dänische Geschwader lag bis zur Vereinigung mit der Fregatte „Jylland“ überhaupt noch in Christiansand, ging erst am 7. Mai in See, und Tegetthoff selbst hat alle die Handlungsweise des englischen Schiffes betreffenden Gerüchte kategorisch zurückgewiesen, die zudem hauptsächlich dadurch entstanden waren, daß man das Datum des 7. mit dem des Schlachttages, dem 9., zusammengeworfen hatte.

Dänische Schiffe wurden weder an diesem, noch am folgenden Tage gesehen, erklärlich genug, da die dänischen Schiffe, wie schon gesagt, erst am 7. Christiansand verließen. Tegetthoff entschloß sich daher, am 8. abends in der Außenelbe zu ankern, doch erschien am nächsten Morgen der von seinen Agenten in Christiansand

und Helgoland trefflich bediente Vizekonsul mit der Mitteilung, daß die dänischen Schiffe unbedingt anzutreffen sein müßten. Der Kommodore zögerte nicht, von neuem in See zu gehen, und bald genug bestätigte sich diesmal die Nachricht. Gegen 1 Uhr mittags wurden drei dänische Schiffe, die Fregatten „Niels Juel“ mit der Flagge des Kommodore Suenson, „Jylland“ und die Korvette „Heimdal“ in nördlicher Richtung gesichtet.

Zunächst seien die Stärkeverhältnisse beider Gegner in folgenden Tabellen gegeben:

Österreichisch-preußisches Geschwader.

Name	Nom. Pferdestärken	Artillerie					Bemannung
		68pfünd. glatte Kanonen	30pfünd. glatte Kanonen	24pfünd. gezogene Wahrendorf	24pfünd. gezogene 15 cm	Gesamtzahl der Geschütze	
„Schwarzenberg“ .	400	—	46	4	—	50	500
„Radetzki“ . . .	300	—	28	3	—	31	372
„Adler“	150	2	—	—	—	2	110
„Blitz“	80	1	—	—	1	2	66
„Basilisk“ . . .	80	1	—	—	1	2	66
Summe	1010	4	74	7	2	87	1114

Dänische Eskadre.

Name	Nom. Pferdestärken	Artillerie				Bemannung
		18pfünd. gezogene Kanonen	12pfünd. gezogene Kanonen	30pfünd. glatte Kanonen	Gesamtzahl der Geschütze	
„Niels Juel“ . .	300	12	—	30	42	422
„Jylland“ . . .	400	8	4	32	44	437
„Heimdal“ . . .	260	2	—	14	16	164
Summe	960	22	4	76	102	1023

Bei diesen Stärkeverhältnissen wird den Dänen eine geringe Überlegenheit zugeschrieben werden müssen, die dadurch mehr ins Gewicht fällt, daß die preußischen Schiffe durch ihre sehr geringe Geschützzahl und Geschwindigkeit an Wirksamkeit einbüßten, die ihre an und für sich besseren Geschütze ihnen verliehen haben würden.

Beide Geschwader näherten sich alsbald auf konvergierendem Kurse, und um 1¾ Uhr eröffnete „Schwarzenberg“ das Feuer auf ungefähr 3500 m, das von den Dänen erst in geringerer Entfernung erwidert wurde. Das Feuer wurde bald lebhaft und allgemein, Tegetthoff suchte die Spitze der dänischen Linie zu passieren, um sie vom Lande abzudrängen, doch kam der dänische Befehlshaber dieser Absicht durch eine Wendung nach Backbord zuvor, und beide Linien passierten sich mit Steuerbordseite.

Erst jetzt erhielt „Schwarzenberg“ den ersten Treffer von verheerender Wirkung, der eine ganze Geschützbedienung nebst Geschütz außer Gefecht setzte. Während nun Kommodore Suenson auf seinem Kurse die preußischen Schiffe von den österreichischen zu trennen suchte, wendete Tegetthoff, teils um diese Absicht zu vereiteln, teils um dem Feinde in die beste Schußnähe zu kommen. Das weitere Gefecht entwickelte sich demnach zu einem laufenden in geringer Entfernung, 3 bis 400 m auf östlichem Kurse, dessen eingehende Darstellung hier indessen übergangen werden kann.

Die Geschützwirkung gestaltete sich in dieser Entfernung zu einer sehr bedeutenden. „Schwarzenberg“ erhielt allein über 90 Schüsse in die Backbordseite ihres Rumpfes, weniger litt „Radetzki“, da das Feuer der beiden dänischen Fregatten sich fast ganz auf „Schwarzenberg“ konzentrierte.

Mehrfach brach Feuer an Bord aus, wurde aber stets schnell gelöscht, bis endlich eine Granate in den Bauch des Vormarssegels schlug, dieses in Brand und bald auch den ganzen Vortop in Flammen setzte. Da der Schlauch der Dampfpumpe zerschossen war, wurde der Brand bald übermächtig, und bei dem östlichen Winde von vorn sah Tegetthoff sich genötigt, das Schiff vor den Wind zu drehen, um eine Ausdehnung des Feuers nach dem Achterschiff zu verhindern. Die Schiffe erhielten das Signal, in Frontlinie zu folgen, das von der „Radetzki“ erst ausgeführt wurde, nachdem sie sich zwischen „Schwarzenberg“ und die zur Verfolgung sich anschickenden Dänen geschoben hatte.

Zu dieser Verfolgung kam es jedoch nicht, das Feuer wurde aus den Heckgeschützen fortgesetzt und hierbei wurde das Ruder der „Jylland“ getroffen, die bis zur Ausbesserung des Schadens von einem der anderen Schiffe geschleppt werden mußte. Während Tegetthoff sich dem neutralen Gewässer Helgolands näherte, um den Brand zu bewältigen, verließen die Dänen den Kampfplatz in nördlicher Richtung.

Nach heißer Arbeit gelang am späten Abend das Löschen des Feuers und das Kappen des Fockmastes. Um Mitternacht entschloß sich Tegetthoff, Anker zu lichten und mit den Schiffen nach Cuxhaven zurückzukehren, wo um 4 Uhr morgens geankert wurde.

Herbe Verluste waren zu beklagen, „Schwarzenberg“ zählte 33 Tote und gegen 50 Schwerverwundete, von denen noch viele ihren Wunden erlagen, „Radetzki“ 3 Tote und 22 Verwundete.

Tegetthoff wurde zum Kontreadmiral befördert und erließ als solcher am 10. Mai den folgenden Tagesbefehl:

> „Bei dem gestern stattgehabten Seegefechte war ich Zeuge der von den Kommandanten, Offizieren und Mannschaften der k. k. österreichischen und der königlich preußischen Schiffe an den Tag gelegten Tapferkeit, welche hiermit belobend anzuerkennen mir zur angenehmen Pflicht gereicht.
>
> Ich hege die zuversichtliche Voraussetzung, daß der Sieg unser gewesen wäre, wenn nicht ein für uns unglücklicher Schuß des Feindes den Fockmast der Fregatte „Schwarzenberg“ in Brand gesetzt und uns dadurch gezwungen hätte, das Gefecht abzubrechen.
>
> Ich lebe aber auch in der Hoffnung, daß das Kriegsglück uns ein anderes Mal günstiger sein wird und nicht ungünstige Zufälle eintreten werden,

gegen welche der erprobteste Mut, die aufopferndste Tapferkeit Erfolge zu erzielen nicht imstande ist.

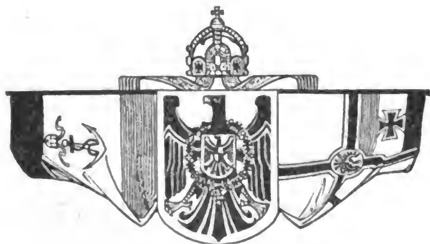
Schließlich muß ich noch der wahrhaften Aufopferung, mit welcher sich die Herren Ärzte und Seelsorger der unterstehenden Schiffe der Pflege der so zahlreich Verwundeten hingaben, anerkennend erwähnen und sowohl dem ärztlichen als wie dem geistlichen Personal der unterstehenden Schiffe sowie zugleich den beiden Herren Assistenzärzten Dr. Köster und Dr. Gretschel, welche hierin den Ärzten der k. k. Kriegsschiffe so unermüdlich an die Hand gingen, hierfür meinen Dank aussprechen."

Cuxhaven, 10. Mai 1864.

Tegetthoff, Kontreadmiral.

Ein Sieg wird schwerlich der einen oder der anderen Seite zugeschrieben werden können, wenn auch zweifellos den Dänen der Vorteil des Sieges gehört. Selbst „Schwarzenberg" war nach Bewältigung des Brandes gefechtsbereit und in der Lage, den Kampf von neuem aufzunehmen, wenn er angeboten wurde. Und nur die bereits eingeleitete, am 12. in Kraft tretende Waffenruhe hat ihn verhindert. Die Stimmung blieb eine gehobene, und der ideale Wert des Kampfes war errungen, die Besiegelung der Waffenbrüderschaft mit Blut.

Paschen, Vizeadmiral.



Rundschau in fremden Marinen.

England. Während England durch seinen Verbündeten, Japan, Rußland im Osten stark engagiert, marschiert es in der Mitte der russischen Stellung in Tibet vor und sucht durch ein Abkommen Rußlands Verbündeten im Westen, Frankreich, ins eigene Schlepptau zu nehmen. Das Abkommen mit Frankreich soll Friedenszwecken ebenso dienen, wie der Einmarsch in Tibet. Das Gleiche wurde früher von dem Bündnisse mit Japan gesagt. Alle drei Ereignisse dienen aber allein dem Zweck, Englands früheres Übergewicht in der Weltpolitik nach dem südafrikanischen Kriege wieder herzustellen und wenn möglich noch zu erhöhen und zu festigen. Rußland war der Gegner, der im Begriff stand, sich ebenbürtig zu machen. Fox empfahl vor mehr als hundert Jahren ein Bündnis mit Rußland. Pitt griff zu dem Mittel, dem russischen Rivalen Hindernisse aller Art zu bereiten, ohne sich selbst mit ihm ernstlich zu entzweien. Pittsche Politik hat auch das französische Abkommen zuwege gebracht. Nach der Besprechung in der Presse beider Länder soll es beiden Vorteile bringen. Wer aber im Nachteil sein wird, kann nicht lange verborgen bleiben. Durch den Verzicht auf eine politische Gleichberechtigung in Ägypten wird Frankreich immer mehr aus dem östlichen Mittelmeer eliminiert. Frankreich gibt hierbei gleichzeitig die nächste sichere Verbindung mit seinem großen Kolonialreich, Indochina, in die Hände seines Nebenbuhlers in den südostasiatischen Gebieten; die Erklärung Englands, der Suezkanalkonvention beitreten zu wollen, ist ziemlich illusorisch. Die sichere Verbindung mit einer Kolonie ist aber die Vorbedingung für ihr Gedeihen und ihre dauernde Zugehörigkeit zum Mutterlande; diesen Grundsatz hat England seit Jahrhunderten erkannt und befolgt, zum Teil mit großen Opfern. Einen zweiten Rückzug tritt Frankreich in der Neufundlandfrage an; auch hier überläßt es dem Rivalen nach hundertjährigem Kampfe vollkommen das Feld. Für diese seitens einer Weltmacht wichtigen Zugeständnisse wird es im wesentlichen in Marokko entschädigt; wie weit, muß erst die Zukunft lehren. Aber selbst, wenn es dort vollkommen freie Hand erhält, ist doch aus dem gesamten Abkommen nur eine Schlußfolgerung möglich: Frankreich ist im Begriffe, sich zu einer westlichen Mittelmeermacht machen zu lassen. Das ist ein unblutiges Trafalgar nach dem blutigen vor nahezu hundert Jahren.

Aber auch gegen den augenblicklich auf wirtschaftlichem Gebiete viel gefährlicheren Nebenbuhler, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, hat die englische Politik Vorteile zu erringen oder frühere Scharten wieder auszuwetzen gewußt. In der International Mercantile Company oder dem Morgansyndikat hat die englische Partei die Oberhand gewonnen; die Leitung dieses Unternehmens ist in die Hände eines Engländers, des Leiters der White Star Line, übergegangen; ein großer, wenn nicht der größte Teil der Aktien befindet sich im englischen Besitz. Trotz dieses Erfolges, sagt Mr. Percival Haslar in einer Abhandlung über den „Two Power Standard“ im „Naval and Military Record“ vom 7. April: The strongest tie which binds England and America in peace is the fact that the latter power has absolute control over one half of Britains food supply, a fact which renders it possible for the United States to force this Country into submission by a stroke of pen without firing a shot. Deshalb kommt die Flotte der Vereinigten Staaten nicht für die Berechnung des Two Power Standard in Betracht. Für diesen Standard gibt es nach der Rede Lord Selbornes in Bath nur zwei Maße: „We insist on being secured against invasion, on having our food Supplies and trade protected, we insist upon the Two Power Standard of battleships“, oder „So much is the greatest amount we can afford to spend on the Navy and you are to do the best you can.“ Unmöglich sei die Forderung:

„You are to protect us from invasion and protect our commerce and have a two Power Standard, but you may spend only so much money.“

Im gleichen Tempo mit diesen politischen und wirtschaftlichen Errungenschaften übernimmt auch England wieder die alte Führung auf dem gesamten Gebiete des Kriegsschiffbaues, der Stütze seiner Weltmacht. Bis zum Amtsantritt des Mr. Philipp Watts als Chefkonstrukteur und des Controller of the Navy, Kontreadmiral May, hatte die englische Schiffbaupolitik der letzten Jahre sich darauf beschränkt, auf dem Gebiete des Linienschiffsbaues tonangebend zu sein. Nach den Erklärungen Sir William White's in den Januarnummern der „Times“ vorigen Jahres war man im Panzerkreuzerbau entweder Rußland oder Frankreich gefolgt. Erst mit der „Duke of Edinburgh“-Klasse begann man einen selbständigen Schritt; jetzt ist ihm ein zweiter im Grunde ebenso bedeutsamer gefolgt, wenn er auch unscheinbarer aussieht. In der Beratung über Pos. 9. des Etats, „Naval armaments“, erklärte Mr. Pretyman auf einen Vorwurf Mr. Bowles, daß die englischen Panzerkreuzer zu schwach armiert seien: 1. Die neueren Schiffe der „Duke of Edinburgh“-Klasse — ausgenommen die „Duke of Edinburgh“ und die „Black Prince“ — würden an Stelle der zehn 15 cm-SK. vier 19 cm-SK.-Geschütze erhalten; 2. auf den Kreuzern der „Devonshire“-Klasse würden die vorderen vier 15 cm-SK. durch zwei 19 cm-SK. ersetzt werden. Es unterliegt wohl kaum einem Zweifel, daß die auf die „Duke of Edinburgh“-Klasse folgenden Kreuzer an Stelle der beiden Kaliber, 23 cm und 19 cm, ein Einheitskaliber erhalten werden. Dieses bedeutet die Rückkehr zu dem einzig richtigen Grundsatze, daß die Gesichtspunkte für die Armierung eines Kreuzers, ob gepanzert oder nicht, ganz andere sind als die für die Armierung eines Linienschiffs. Das 23 cm-Geschütz der Zukunftspanzerkreuzer entspricht in seiner militärischen Leistungsfähigkeit dem 15 cm-Geschütz der älteren geschützten Kreuzer.

Im Parlament wurde die Ankündigung des Parlamentssekretärs sehr günstig aufgenommen; die Verhandlungen verliefen im übrigen bedeutungslos. Erledigt wurden außer Pos. 9 noch Teile der Pos. 8 (Schiffbau, Reparatur und Unterhaltung, Schiffbaupersonal) sowie Pos. 2 (Bekleidung), Pos. 3 (Sanitätswesen), Pos. 4 (Gerichtswesen), Pos. 6 (Bildungswesen), Pos. 7 (Royal Naval Reserve), Pos. 11 (Verschiedenes), Pos. 13 (Halbsold), Pos. 15 (Pension für Zivilbeamte). Erwähnenswert ist nur die Bemerkung von Mr. Pretyman, daß die neuen 15 cm-Geschütze eine Länge von 50 Kaliber erhalten und daß die neuen Unterseeboote 40 000 statt 35 000 Pfd. Sterl. kosten würden.

Interessanter verliefen dagegen die Sitzungen der Institution of Naval Architects in der diesjährigen Frühjahrsversammlung, auf die an anderer Stelle näher eingegangen worden ist. Besonders fesselte hier ein Vortrag Sir Edward Reeds „The battleships »Triumph« and »Swiftsure«“, wegen der Diskussion, bei der sich ein gewisser Gegensatz zwischen dem früheren Chefkonstrukteur Sir William White und den Seeoffizieren hinsichtlich der stetigen Deplacementssteigerung und ihrer Ausnutzung bemerkbar machte. Aus einem Vortrage Lord Brasseys über Merchant Cruisers and Steamship Subsidies, in dem der Redner den Ersatz der kostspieligen Panzerkreuzer durch Hilfskreuzer mit einer im Kriegsfalle anzubringenden Panzerung vertrat, verdient die Behauptung hervorgehoben zu werden, daß in einer Schlachtflotte Linienschiffe und Torpedobootszerstörer die Hauptsache seien.

Die Verhandlungen Kanadas über Überlassung von Schiffen zur Ausbildung von Naval Reserves dauern noch fort. Über die Heranbildung einer gewissen Zahl solcher Mannschaften scheint Kanada auch jetzt noch nicht hinausgehen zu wollen. Dagegen sind Gerüchte im Umlauf, daß Kanada von England im Bedarfsfalle 10 000 Mann zur stärkeren Besetzung von Halifax und Esquimault und zur Besetzung besonders wichtiger Bahnstationen erhalten soll.

Das Brodericksche Armeekorpssystem soll endgültig aufzugeben beschlossen sein. Hierbei wird von mancher Seite wiederum die Frage ventiliert, ob nicht zweckmäßig

bei dieser Gelegenheit der Marine die Küstenbefestigungen der Hauptkriegshäfen übertragen würden.

— Personal. Eine Admiralitätskommission ist beschäftigt, nähere Untersuchungen anzustellen, wie die vorjährigen Vorschläge der Reserve-Personalkommission unter Sir E. Grey praktisch auszuführen sind. — Als Engine-room warrant officers — der Ersatz für die Engineers — der Naval Reserves sollen Maschinisten 1. Klasse von Handelsdampfern angenommen werden, die nicht über 40 Jahre alt sind. Sie erhalten ein jährliches Handgeld von 15 Pfd. Sterl. und nach 20jährigem Verbleiben in der Naval Reserve mit dem 60. Lebensjahre eine gleich hohe jährliche Pension.

Als Schulschiff für die boy-artificers der Devonportstation dient die Hulk „Indus" mit den alten Schlachtschiffen „Bellerophon" und „Temeraire", nach der neuen Benennung „Indus II und III", als Tender. Diese Namensänderung erstreckt sich fast auf alle als Hulks oder stationierte Schulschiffe verwendeten alten Schiffe. Das Schiffsjungenschulschiff „Black Prince" in Queenstown heißt jetzt „Emerald". Die Tender für das Schiffsjungenschulschiff in Portland „Boscawen II" („Minotaur"), „Boscawen III" („Agincourt").

Das Rekonvaleszentenheim für Offiziere in Osborne wurde am 6. April eröffnet.

— Geschwader. Die Nachrichten über die Manöver der Home-Flotte unter Admiral Wilson gegen die von Unterseebooten verteidigte Reede von Portsmouth Mitte März gehen sehr auseinander. Admiral Wilson soll sich mit Erfolg der Unterseeboote dadurch erwehrt haben, daß er 1. sein Geschwader mit einer Netzsignalsperre umgab und 2. die Unterseeboote, sobald sie sich durch die hinterlassenen Wasserstreifen oder beim Auftauchen zur Orientierung verrieten, durch zwei schnelle Dampfbeiboote, die ein Netz zwischen sich schleppten, fangen ließ. Nach dem Untergange von „A 1" infolge Kollision mit dem Dampfer „Berwick Castle" wurden die Manöver abgebrochen; das Home-Geschwader ging zu Schieß- und taktischen Übungen nach den Scillys. Hier lief das Flaggschiff „Revenge" auf einen in der Seekarte nicht verzeichneten Felsen, ohne indes schwere Beschädigungen zu erleiden. Am 29. März suchten die Schiffe zur Reparatur und zum Docken die heimischen Werften auf. — Der Zweite Admiral, Kontreadmiral Poe wird Anfang Mai durch Kontreadmiral Barlow abgelöst werden. Für „Benbow" stellte am 7. April „Russell" in Dienst. Als Panzerkreuzer kommen zu dem Geschwader „Bedford", bisher im Kanalgeschwader, und „Essex". Die Einstellung des letzteren wurde durch Mängel an den 15 cm-Geschützunterbauten und Visieren verzögert. Die Sloop „Basilisk" wird der Flotte zu Bekohlungsversuchen mit dem Apparat von Metcalfe attachiert.

Das Kanalgeschwader beschäftigte sich vor Gibraltar mit Schieß- und taktischen Übungen und ging Ende des Monats zu gemeinsamen Übungen mit der Mittelmeerflotte und der heimischen Kreuzerdivision nach den Balearen. Zur Schulung der Kommandanten und Offiziere in der Führung von Geschwadern wurden auf der Reede von Gibraltar Gefechtsaufgaben mit Dampfbeibootsgeschwadern gelöst. Großer Wert wurde weiterhin auf schnelles Ausbringen von Torpedonetzen gelegt. Den besten Rekord erreichte „Prince George" mit 3 Minuten 35 Sekunden, während „Victorious" 11 Minuten 15 Sekunden gebrauchte. Auf dem letzteren Schiffe wurde im Beisein des Kapitäns Percy Scott eine neue Feuerleitungsanlage erprobt. Der Panzerkreuzer „Hogue" mußte nach $1^1/_3$jähriger Indiensthaltung infolge der Kollision mit einem französischen Dampfer vor Gibraltar und wegen Leckagen beim Dampfen gegen hohe See zur Außerdienststellung nach Hause zurückkehren. Für ihn kommt zunächst der Panzerkreuzer „Lancaster" ins Geschwader, nachdem er den König und die Königin auf der Reise nach Irland eskortiert hat. Außerdem tritt noch der große geschützte Kreuzer „Endymion" hinzu, der am 19. April in Dienst stellte. — Ein nachahmenswertes Mittel, um die Urlaubsüberschreitungen der Mannschaften zu vermindern, führte Admiral Lord Beresford mit der Bestimmung ein, daß jede Urlaubsüberschreitung von dem üblichen Urlaub in den Heimatshäfen in Abzug gebracht werden solle.

Die heimische Kreuzerdivision kehrte am 27. März nach England zurück und sollte am 23. April für eine erneute sechsmonatige Kreuztour ins Mittelmeer und die Atlantik bereit sein. Die Schiffe gingen zur Reparatur und Überholung auf die Werften. Die Rückreise von Bermuda nach Portsmuth wurde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 16 bis 17 Seemeilen gemacht; wegen des hohen Kohlenverbrauchs der „Donegal" konnte keine höhere Geschwindigkeit erzielt werden. Die Kreuzer der „Monmouth"-Klasse kamen fast ohne Kohlen (normal 800 Tonnen), die der „Drake"-Klasse mit einem guten Überschuß an (normal 1250 Tonnen). Am Ende der Reise wurde auf der „Berwick" durch Platzen eines Wasserrohrs ein Mann getötet und ein Mann schwer verletzt. Der Kreuzer „Monmouth" hatte bereits vorher wegen Maschinendefekte allein die Rückreise angetreten.

Die Mittelmeerflotte war nach einer dreiwöchigen Kreuztour nach Argostoli und Korfu Anfang April zum Empfange Seiner Majestät des Kaisers in Malta versammelt und sollte Ende d. Mts. zu den gemeinsamen Übungen mit der Kanalflotte und heimischen Kreuzerdivision nach den Balearen gehen. Vor Argostoli und Korfu fanden Schießübungen mit Geschützen und Torpedos, taktische Übungen und Torpedobootsangriffe statt. Worauf die ersteren sich besonders erstreckten, ist nicht bekannt geworden. Torpedos mit Manöverköpfen wurden von den Torpedobooten gegen Schiffe und von Schiff gegen Schiff im Passiergefecht verfeuert, wobei mehrere Torpedos verloren gingen. Die Treffresultate der Schüsse von Geschwader gegen Geschwader sollen trotz bekannter Entfernung und Passiergeschwindigkeit keine sehr guten gewesen sein. — Das Linienschiff „Queen" ist für die „Russell" in den Geschwaderverband getreten, die „Exmouth" ist zur Ablösung durch die „Prince of Wales" auf der Reise nach England. Der Kreuzer 2. Klasse „Venus" hat die „Intrepid" ersetzt; zwei neue Torpedobootszerstörer, „Ettrick" und „Erne", von 500 Tonnen und 25 Seemeilen Geschwindigkeit stellten am 21. April zur Verstärkung der Flottillen in Dienst. — Nach einer Meldung des „Naval and Military Record" sollen die Funkspruchapparate von allen Schiffen mit Ausnahme der Flagg- und Führerschiffe heruntergenommen werden, wahrscheinlich wegen ungenügender Funkspruchdisziplin.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders ist nach wie vor in der Nähe von Hongkong konzentriert, nur einige Kreuzer befinden sich im Norden des Stationsgebiets in der Nähe des Kriegsschauplatzes. Admiral Bridge, der am 15. März die Altersgrenze erreicht, ist durch Vizeadmiral Noel abgelöst worden. Der nach einigen Nachrichten zum Stabe der „Glory" kommandierte bisherige Marineattaché in Tokio, Kapitän Troubridge, befindet sich nach japanischen Zeitungen an Bord eines der vor Port Arthur operierenden Linienschiffe des Admirals Togo. — Der russisch-japanische Krieg hat der Fachpresse zu wiederholten Erörterungen über die Bedeutung von Weihaiwei, den Entschluß der Regierung, den Hafen nicht zu befestigen, sowie über eine Verminderung der in ostasiatischen Gewässern stationierten Seestreitkräfte Anlaß gegeben. — „Iphigenie" stellte für „Talbot" am 14. April in Dienst.

Auf der australischen Station hat der Panzerkreuzer „Euryalus" den Flaggschiffsdienst übernommen; der Kreuzer „Royal Arthur" ist auf der Rückreise nach England. Der Kreuzer 2. Klasse „Challenger" und die Sloop „Cadmus" stellen für diese Station in Dienst, der Kreuzer 3. Klasse „Tauranga" wird Schulschiff für die Naval Reserves in Neuseeland.

Das pazifische Geschwader soll Befehl erhalten haben, sich jederzeit zu einer anderweitigen Verwendung bereit zu halten, und die für die Schießübungen ausgeworfene Gefechtsmunition nicht zu verschießen. Die Reparatur des Kreuzers 2. Klasse „Flora", der im Dezember v. Js. in der Nähe von Vancouver strandete, ist beendet.

— Schiffbau. Die vier 19 cm-SK.-Geschütze, die auf den Schiffen der „Duke of Edinburgh"-Klasse die zehn 15 cm-SK. ersetzen werden, sollen nicht in der Batterie, sondern auf Oberdeck in einer Kasematte oder in Türmen aufgestellt werden.

Die Änderung der Armierung dieser Kreuzer sowie diejenige der „Devonshire"-Klasse, die statt der vordern vier 15 cm-SK. zwei 19 cm-SK. erhalten, wird den Resultaten der Schießversuche im Mittelmeer zugeschrieben. Die Ausschreibungen für die neuen auf Privatwerften in Bau zu gebenden Schiffe sind für Anfang August in Aussicht genommen. Über die Konstruktionspläne verlautet noch nichts.

Für Neubauten sind in England in den letzten neun Jahren 69 981 000 Pfd. Sterl. ausgegeben worden, während die Ausgabe zu gleichen Zwecken in Frankreich 32 499 000, in Rußland 98 667 000, in Deutschland 22 153 000 Pfd. Sterl. betrugen. In den Summen für England sind die Kosten für die Geschützunterbauten eingeschlossen.

— Stapellauf. Am 19. April lief der erste Scout „Sentinel" auf der Werft von Vickers, Maxim & Co. in Barrow vom Stapel.

— Probefahrten. Der Panzerkreuzer „Cornwall" erledigte die Probefahrten und erreichte in der achtstündigen Volldampffahrt eine Geschwindigkeit von 24 Seemeilen. Das neue von Chile gekaufte Linienschiff „Swiftsure" erzielte in der 30stündigen Fahrt mit drei Fünftel der Maschinenleistung, 7870 bis 8670 indizierten Pferdestärken, 17,3 Seemeilen, in der 8stündigen Volldampffahrt mit 13 470 bis 14 018 indizierten Pferdestärken 20,05 Seemeilen. Die Torpedounterwasserbreitseitrohre System Elswick schossen bei 17 ½ Seemeilen Fahrt tadellos.

— Kessel. Der Kreuzer „Medea" (Yarrow Kessel) befindet sich auf einer Dauerprobefahrt nach Malta; von der weiteren Erprobung der Medusa-Dürr-Kessel wurde Abstand genommen, das Schiff als Tender des Schiffsjungenschulschiffs in Devonport in Dienst gestellt.

— Artillerie. Alle Schiffe sollen mit einer Modellkanone zur Übung im schnellen Laden ausgerüstet werden.

Die 4,7 cm-Kanone beabsichtigt man als wertlos aus der Schiffsarmierung zu entfernen.

— Torpedowesen. Der Torpedobootszerstörer „Welland" lief am 14. April, der Zerstörer „Ribble" am 19. März auf der Werft von Yarrow in Poplar vom Stapel.

Bei einer Nachtangriffsübung auf Portsmouth lief der Zerstörer „Teazer" auf Strand und erlitt umfangreiche Beschädigungen.

Nach Angabe von Mr. Prethman im Unterhause wird die Einführung von Preisen für gute Torpedoschießleistungen in derselben Weise wie für das Geschützschießen beabsichtigt.

— Unterseeboote. Das am 18. März bei Nab-Feuerschiff untergegangene Boot „A 1" wurde nach vielen Mühen infolge des ungünstigen Wetters erst am 18. April gehoben und nach Portsmouth gebracht. Die Beschädigung durch die Kollision bestand in der Hauptsache in einer Verbiegung des Periskops und in einer Einbeulung des oberen Teiles des Kommandoturmes, wodurch der Kommandant des Boots verletzt wurde. Nach Aussage des Captain Bacon, des Befehlshabers der Unterseebootsflottille, konnte durch die Leckage nicht viel Wasser eindringen, so daß der Untergang des Boots vor allem der Verletzung des Kommandanten in dem gefährlichen Augenblick und einer augenblicklichen Betäubung der Besatzung zugeschrieben werden muß. Bei der Kollision steuerte „A 1" Süd mit 6 Seemeilen, die „Berwick Castle" Südost mit 9 Seemeilen Fahrt. Das Periskop hatte einen Gesichtswinkel von 45°, war aber drehbar, um den ganzen Horizont absuchen zu können. Unter der Annahme, daß das Periskop in der Kursrichtung gestanden hatte, war „Berwick Castle" erst auf einer Entfernung von 150′ zu sehen. Der Kommandant hatte demnach ungefähr 3 Sekunden Zeit zum Tauchen, wenn man ihm 5 Sekunden Überlegungszeit zubilligt, ob er der Kollision durch Unter- oder Auf-

tauchen entgehen könnte. Diese 5 Sekunden hatten jedoch nicht genügt, 3 weitere Sekunden hätten das Boot sicher unter dem Dampfer hinweggeführt. Die Beschädigungen am Boot zeigten mit ziemlicher Deutlichkeit, daß das Boot schnell und sicher gehandhabt sei. Ein Auftauchen würde eine Kollision an der Oberfläche unvermeidlich gemacht haben. Die Taucheigenschaften von „A 1“ seien sehr gut, besser als die der älteren Boote.

— Fachliteratur. In der Fachliteratur herrscht augenblicklich wieder eine Periode der Gehässigkeit gegen Deutschland, dem man allein die Schuld an den hohen Ausgaben für die Flotte vorwirft.



Frankreich. Am 28. und 29. März trat das Plenum der Kammer in die Verhandlung über die seinerzeit zurückgestellte Interpellation des Abgeordneten Chaumet, „über die Verzögerungen, Nachlässigkeiten und Unordnung, die in der Marineverwaltung festgestellt und geeignet sind, die Wehrhaftigkeit des Landes in Frage zu stellen“. Der Antragsteller, unterstützt von den Abgeordneten Bignon, Reille, Lockroy, brachte die schon mehrfach hier erörterten Anklagen vor, und die Verhandlung drehte sich schließlich um die Annahme einer der beiden eingebrachten Tagesordnungen, deren eine von der Regierung die Vornahme einer außerparlamentarischen Untersuchung wie im Jahre 1894 erwartet, während die andere die Einsetzung eines aus 22 Abgeordneten zu bildenden Untersuchungsausschusses fordert. Marineminister Pelletan sprach zwar seine grundsätzliche Zustimmung zur Mitarbeit des Parlamentes an allen Verbesserungen in der Marine aus, lehnte jedoch für sich und seine Nachfolger eine Untersuchung ab, die geeignet sei, einen Zustand des Aufruhrs in eine militärische Verwaltung zu tragen.

Der Ministerpräsident Combes erklärte unter Bezugnahme auf seine in der Rundschau in fremden Marinen (Marine-Rundschau, Heft 4, 1904, S. 480) mitgeteilte Erklärung:

„Ich habe das bestätigt, was ich wußte: daß unser Mittelmeer- wie unser Nordgeschwader alle ihnen zufallenden Anforderungen zu erfüllen imstande seien. Zu dieser Erklärung war ich ermächtigt, sie beruhte auf Erkundigungen bei beiden Chefs des Generalstabes der Marine, dem abgelösten wie dem ablösenden, beide hatten mir eine sehr bestimmte Versicherung gegeben .... ich sage genau: ich hatte von beiden die förmliche Versicherung erhalten, daß, wenn eine unvorhergesehene Gefahr auftauchte, das aktive Mittelmeergeschwader und das aktive Nordgeschwader innerhalb 24 Stunden seine Besatzungen auffüllen könne; sie kennen tatsächlich die geringe Mannschaftszahl, die jedem Geschwader, Linienschiff und Kreuzer fehlt. Und sie hatten bezüglich der Reservegeschwader hinzugefügt, daß diese innerhalb 8 Tagen mobil gemacht werden könnten.“

Er lehnte dann eine parlamentarische Untersuchung angesichts der in der Kammer herrschenden Erregung ab, die eine unparteiische Untersuchung sehr erschweren würde. Dagegen seien die Berichterstatter des Senates und der Kammer für die Marine die gegebenen Leute, die das Vertrauen der gesetzgebenden Körperschaften besäßen, und die Regierung beabsichtige, wenn die Kammer dem zustimme, einem außerparlamentarischen Ausschuß die Untersuchung zu übertragen, in der je ein Drittel Senatoren, Abgeordnete und Marinekenner und andere berufen werden würden. Diesem würde die Regierung in vollem Vertrauen zum patriotischen Geiste der Mitglieder alle notwendigen und etwa verlangten Beweisstücke zur Verfügung stellen, soweit sie nicht Geheimnisse der Landesverteidigung betreffen. Er bezeichnete dann ausdrücklich die Frage als eine Vertrauensfrage der Gesamtregierung, die sich mit dem Marineminister eins fühle.

Der Abgeordnete Doumer lehnte es darauf ab, daß es sich für die Antragsteller um die Stellung der Vertrauensfrage gehandelt habe, daß sie aber den außerparlamentarischen Untersuchungsausschuß annähmen. Er forderte dann noch eine genaue Erklärung darüber, ob auch die Berichte der Marinepräfekten, der Generalinspekteure und der Schriftwechsel zwischen den Ministern der Marine und der Kolonien über die Flottenstützpunkte dem Ausschusse mitgeteilt werden würden, worauf Herr Pelletan erwiderte, das würde keine Schwierigkeiten haben.

Der Ministerpräsident äußerte noch: „Meine Herren, wir sind davon überzeugt, daß die hier vorgebrachten Angriffe, die durch die Presse verbreiteten Anklagen grundlos oder ausnehmend übertrieben sind. Wir haben daher den größten Anteil daran, alle Beweisstücke der Kommission zu unterbreiten mit Ausnahme der die Landesverteidigung berührenden. Es wird daher dem Ausschusse kein Schriftstück vorenthalten werden.“

Dem Untersuchungsausschusse wird der Marineminister vorsitzen, was dem Temps Veranlassung gibt, von vornherein an irgend einem greifbaren Ergebnis zu zweifeln, da hier der Angeklagte sich selbst seine Richter wähle und ihre Rechtsprechung leite.

Der Ausschuß ist inzwischen einberufen und zu einer Sitzung zusammengetreten. Er besteht aus 70 Mitgliedern, darunter 38 Abgeordnete, 19 Senatoren und 18 Fachleute. Von früheren Marineministern sind Barbey, Lockroy und de Lanessan, von Berichterstattern über das Marinebudget Cabart-Danneville, Cuvinot, Chaumet, Gerville-Réache, Messimy, Fleury-Ravarin, Leygue, le Moigne von Seeoffizieren der Vorsitzende des Arbeitenrates, der Chef des Generalstabes der Marine, der Vorsitzende der Besatzungsetatskommission vertreten. Die Chefs der Marinekontrolle, der Konstruktionsabteilung, des Waffendepartements, der Hafenbauabteilung, des Verwaltungsdepartements sind vom Marineministerium abgeordnet, vom Kolonialministerium der Vorsitzende des beratenden Komitees der Verteidigung der Kolonien.

Am 14. April hielt der Ausschuß seine erste Sitzung ab und beauftragte den Chef des Generalstabes, den Chefkonstrukteur der Marine und den Chef des militärischen Kabinetts des Kolonialministers mit der Ausarbeitung eines Berichtes über 1. den zeitigen Stand der Seeverteidigung, 2. die gegen 1894 gemachten Fortschritte, 3. die Land- und Seeverteidigung der Kolonien und vertagte sich darauf bis zum 25. Mai.

Es ist sehr schwer abzusehen, welches Ergebnis die Untersuchung eines so vielköpfigen Ausschusses haben kann; der von 1894 hatte nur 36 Mitglieder.

So haben die Kammerverhandlungen die Stellung des Herrn Pelletan nicht zu erschüttern vermocht, er hat im Gegenteil den Vorteil errungen, daß die Untersuchung auf die letzten zehn Jahre der Marineverwaltung ausgedehnt, also Herr Lockroy, sein Hauptfeind, mit ihm auf der Anklagebank, falls sich eine Anklage daraus ergibt, Platz nehmen müßte.

— Personal. Das „Journal officiel de la République“ vom 16. April veröffentlicht die Ernennung des Vizeadmirals Gigon zum Marinepräfekten und des Kontreadmirals Fort zum major général in Toulon. Damit ist also die in der Rundschau im vorigen Heft erwähnte „Sully“-Angelegenheit erledigt und die vom Minister wegen der Veröffentlichung der Aktenstücke in der Presse zur Verantwortung gezogenen Vizeadmiral Bienaimé und Kontreadmiral Ravel sind ihrer Dienststellungen enthoben. Vizeadmiral Bienaimé ist bereits der zweite Marinepräfekt von Toulon, dem der Minister den Hals gebrochen hat. Die gleichzeitige Entlassung des major général wird als Ungerechtigkeit empfunden. Die Neuernannten haben am 21. April ihre Stellungen angetreten.

— Die fertige Flotte. Panzerkreuzer „Amiral Aube“ und „Desaix“ sind nach Abnahme und Instandsetzung in Dienst gestellt und für das Nord- und Mittelmeergeschwader bestimmt.

— Nordgeschwader. Das Geschwader wird im Laufe des Sommers folgende Zusammenstellung haben:

Panzergeschwader:	1. Division „Masséna“ ⚑, „Carnot“, „Jauréguiberry“.
	2. „ „Bouvines“ ⚑, „Henry IV.“, „Amiral Tréhouart.
Leichtes Geschwader:	Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“ ⚑, „Gloire“, „Amiral Aube“, Kreuzer „Forbin“, „Cassini“.
Torpedobootsjäger:	„Arquebuse“, „Bombarde“, „Flamberge“, „Catapulte“, „Belier“, „Balliste“.

— Mittelmeergeschwader. Das Geschwader ankerte am 15. März im Golf von Juan und ging am 16. nach Villafranka zu gemeinsamen Übungen mit den Landtruppen, von wo es am 22. nach dem Golfe von Juan zurückkehrte.

Die Truppen hatten den Auftrag, eine Landung in der Mündung des Var zu hindern. Das Geschwader war in 2 Divisionen geteilt und beschoß die Küstenbefestigungen, ein Landungsversuch der einen Division im Var wurde erfolgreich abgewiesen. Nach Eintritt der Dunkelheit ging das Geschwader, das sich nach Mißlingen der Landung in See zurückgezogen hatte, wieder gegen Villafranka vor. Es gelang zwei Torpedobootsjägern, unentdeckt einzulaufen, die folgenden wurden jedoch durch die Scheinwerfer von Land beleuchtet und unter Feuer genommen, so daß sie sich zurückziehen mußten.

Am 25. März kehrten die Linienschiffe, am 26. die Kreuzer nach Toulon zurück, diese hatten eine Aufsuchübung, bei der die Kreuzer in 10 km Abstand voneinander fuhren, durch Entdeckung des feindlichen Kreuzers erfolgreich durchgeführt.

Die zweite Division war zur Begrüßung des Königs von Spanien Anfang April in Barcelona.

— Geschwader des äußersten Ostens. Die Herrichtung des Torpedoträgers „Foudre“, der am 23. März in Cherbourg von Toulon eintraf, zum Transport der Unterwasserboote nach Saigon ist beendet, das Schiff hat am 23. April die Reise angetreten. Die Torpedovedetten, von denen er vier auf dem vorderen Teil des Decks stehen hat, stammen aus dem Jahre 1889. Sie verdrängen 14,6 t Wasser bei einer Länge von 18,2 m, Breite 2,6 m, Tiefgang 1,5 m. Die Maschine entwickelt 250 indizierte Pferdestärken, Verwendungsbereich bei 15 Seemeilen Fahrt 62 Seemeilen, bei äußerster Kraft 43 Seemeilen. Die Armierung besteht aus einem Torpedorohr, die Besatzung aus 1 Offizier und 6 Mann.

— Bewegliche Verteidigung. In Cherbourg wurde am 17. ein Nachtangriff der Torpedo- und Unterwasserboote gegen „Henry IV.“ und ein Forcieren der Hafeneinfahrten vorgenommen, dem auch Offiziere des Landheeres beiwohnten.

Die Brester Torpedoboote führten die gleichen Übungen in Brest und gegen „Bouvines“ aus.

— Unterwasserboote. „Lutin“ ist La Pallice zugeteilt, „Esturgeon“ am 10. April in Dienst gestellt.

— Die Flotte im Bau. In Lorient ist auf der durch den Stapellauf des „Victor Hugo“ freigewordenen Helling der Kreuzer „Jules Michelet“ auf Stapel gelegt worden, nachdem schon am 5. April 1902 seine Stapellegung befohlen war.

— Probefahrten. Für die Probefahrtskommissionen ist eine neue Dienstanweisung erschienen. Außer den Kommissionen in den Häfen ist eine zweiten Grades in Paris gebildet.

Torpedobootsjäger „Dard“ erreichte 29,7 Seemeilen, „Balliste“ 30 Seemeilen anstatt der bedungenen 28 Seemeilen Geschwindigkeit, „Francisque“ 30,096 Seemeilen.

Torpedoboot 279 machte bei der Abnahmefahrt 26,55 Seemeilen anstatt der verlangten 26 Seemeilen. Es gehört zu den Booten des Flottengesetzes und ist etwas größer als die älteren Boote 1. Klasse, es ist 37 m lang, verdrängt 90,6 Tonnen Wasser und hat eine Maschine, die 1900 indizierte Pferdestärken entwickelt. Die gleich großen Boote 278, 280 bis 294 sollen im laufenden Jahre fertiggestellt werden. 293 und 294 weichen von den andern etwas ab. 293 erhält fünf Parsons-Turbinen, drei für alle Kraft, eine für Marschgeschwindigkeit (14 Seemeilen) und eine für Rückwärtsgang. Es ist 39,5 m lang, 4,25 m breit, geht 1,24 m tief und soll mit 1800 Pferdestärken 24 Seemeilen laufen. 294 ist 38,5 m lang, 3,95 m breit und hat bei 1,74 m Tiefgang eine Wasserverdrängung von 97 Tonnen. Es erhält Bréguet-Turbinen, die ihm mit 1800 indizierten Pferdestärken 24 Seemeilen Geschwindigkeit geben sollen.

Die dann folgenden, eben in Bau gegebenen Boote sollen bei einer Wasserverdrängung von 100 Tonnen mit 2000 Pferdestärken 26 Seemeilen laufen.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta“ wurde am 22. März eingedockt. Die Folgen des Aufstoßens sind: Alle drei Flügel der Steuerbordschraube sind abgebrochen, einer der Mittelschraube ist verbogen. Vorn an Steuerbord sind zwei 3 m lange, 10 bis 15 cm breite Lecke, achtern drei von 1,5 m Länge und 10 bis 15 cm Breite, außerdem sind einige Platten verbogen, so daß im ganzen 17 zu erneuern sind. Ein Drittel des Loskiels ist vollkommen abgerissen. Im Innern gefundene Felsstücke lassen keinen Zweifel über die Grundberührung. Die Arbeiten werden bis Ende des Sommers dauern, währenddessen werden die 16 cm-Türme abgenommen und durch Creusot erleichtert werden.

Die Vergleichsfahrt des Panzerkreuzers „Jeanne d'Arc“ nach Ausführung der Änderungen an Schlingerkielen und Schraubenhaltern ergab nur einen geringen Geschwindigkeitszuwachs, so daß nunmehr nur von andern Schrauben bessere Ergebnisse zu erhoffen sind. Das Schiff soll 23 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit haben und erreichte nur 21,8 Seemeilen.

Panzerkreuzer „Condé“ hat seine kaum begonnenen Probefahrten für etwa 4 Wochen unterbrochen, da Änderungen an den Kondensatoren vorgenommen werden müssen, in die bei der zweiten Fahrt Seewasser eindrang.

Das umgebaute Panzerkanonenboot „Furieux“ hat seine Probefahrt angetreten.

— Stapelläufe. Unterwasserboot „Phoque“, Typ „Naïade“, von 68 Tonnen, am 16. März in Rochefort; Unterwasserboot „Thon“, Typ „Perle“, am 19. März in Toulon. Am 30. März Panzerkreuzer „Victor Hugo“ in Lorient.

— Flottenstützpunkte. Auf dem Werftgebiet von Sidi Abdallah bei Biserta befinden sich ein Schlachthof und eine Bäckerei, die täglich 20 000 Rationen liefern können.

— Havarie. Kreuzer „Cassard“ berührte vor Toulon den Grund, brach sich an der Backbordschraube zwei Flügel und verbeulte den Schlingerkiel.

Kreuzer „Forbin“ erhielt infolge einer Explosion in einer Munitionskammer ein nicht unbedeutendes Leck. Beim Feststauen der Munition bei schwerem Wetter in See explodierte eine 14 cm-SK.-Kartusche und verletzte fünf Mann, einige im Zwischendeck schlafende Leute wurden von den Pulvergasen fast erstickt.

Torpedoboot 263 lief am 30. März auf den Sanguinaires vor Ajaccio auf und wurde mit Mühe ins Dock gebracht.

— Die Häfen. Der Marine-Luftschifferpark in Louganbran bei Toulon ist aufgehoben worden. — Der Kriegsminister hat auf den Bericht eines der mit der Untersuchung der die Hafeneinfahrt von Brest verteidigenden Werke beauftragten Generale der Kolonialartillerie die teilweise Erneuerung der Werke und ihrer Armierung beschlossen und den Auftrag zur Ausarbeitung von Plänen gegeben.

— Fachliteratur. P. le Roll verlangt in „Le Yacht“ die Wiedereinführung einer Prüfung für die Zulassung zur Marineakademie neben nachgewiesener hervorragender Diensterfahrung.

Saint Requier führt in „Le Yacht“ die wirtschaftliche Unterlegenheit der französischen gegenüber anderen Staatswerften darauf zurück, daß der Achtstundentag unter gleichzeitiger Aufhebung der Akkordarbeit eingeführt ist und daß die Arbeiter halbe Beamte sind.

In „Armée et Marine“ tritt P. de Condi dafür ein, bei der Insel Rachgoun einen dritten Stützpunkt für die französische Flotte im Mittelmeer im Hinblick auf Gibraltar und die Überwachung der Straße anzulegen, wofür die örtlichen Vorbedingungen gegeben seien.



Rußland. Organisation. Im Admiralstab sind zwei neue Abteilungen, eine für Gesetzgebung und eine marine-kriegswissenschaftliche, gebildet worden. Erstere soll alle die Gesetzgebung betreffenden Angelegenheiten mit Ausnahme der kriegsgerichtlichen bearbeiten und ferner dem Chef des Marineministeriums Berichte über Fragen und Mißverständnisse vorlegen, die bei Anwendung der bestehenden Gesetze entstehen; auch der Entwurf neuer Gesetze, Instruktionen und Etats im Marineressort sowie Ergänzungen oder Abänderungen der bestehenden gehören zu ihrem Arbeitsgebiet. Die marine-kriegswissenschaftliche Abteilung besteht aus zwei Dezernaten, dem für Kommando- und Ausbildungsangelegenheiten und dem strategischen.

— Personal. Infolge des Krieges beginnt sich ein Mangel an Seeoffizieren fühlbar zu machen. Von 1875 bis 1900 wurden im Durchschnitt jährlich 58 Zöglinge des Marine-Kadettenkorps zu Fähnrichen befördert, von denen etwa je 40 Offiziere wurden. In den folgenden drei Jahren wuchs die Zahl schnell; es wurden 75, 110 bezw. 130 Kadetten Fähnriche. Trotzdem genügt der Nachwuchs noch nicht. Um nun genügend Anwärter zu erhalten, wird in der Presse dafür agitiert, die veralteten Bestimmungen zu beseitigen, nach denen nur Adlige in das Kadettenkorps eintreten können.

Aus Anlaß des Krieges haben sich in Ostasien Schiffer und Steuerleute der Handelsmarine freiwillig zum Dienst in der Kriegsmarine gemeldet. Der Statthalter Alexejew hat darauf verfügt, daß Schiffer und Steuerleute für große Fahrt in der Flotte des Stillen Ozeans als Freiwillige in Stellen von Offizieren des Steuermannsdetails verwendet werden dürfen. Die Dienstzeit an Bord wird ihnen als Kriegsdienstzeit gerechnet, sie tragen die Uniform der Fähnrichs der Reserve, haben Anspruch auf deren Verpflegung und beziehen das Gehalt der von ihnen wahrgenommenen Dienststellung.

— Material. Die deutschen Schnelldampfer „Fürst Bismarck“ und „Kaiser Friedrich III.“ sind an Private verkauft worden, die sie nach Libau geschickt haben, wo sie voraussichtlich für den Hilfsdienst ausgerüstet werden sollen.

In ausländischen Zeitungen sind Angaben erschienen, nach denen in Rußland und im Ausland Unterseeboote System Holland und System Dshewezki in Bau gegeben sein sollen. Die Angaben über ihre Zahl sind verschieden.

— Schiffsverluste und Havarien. Am 13. April ist das Linienschiff „Petropawlowsk“ auf eine Mine geraten, die explodierte und im Verein mit einer hierdurch an Bord hervorgerufenen weiteren Explosion den Untergang des Schiffs in zwei Minuten verursachte. Am selben Tage wurde das Linienschiff „Pobjäda“ durch eine Mine havariert, konnte sich jedoch in den Hafen retten. Kurz vorher ist das Torpedoboot „Straschnü“ im Kampf mit japanischen Torpedobooten zum Sinken gebracht

worden. Torpedoboot „Ssilnü“ lief am 27. März, nachdem es während eines Gefechts mit japanischen Torpedobooten schwer beschädigt worden war, bei Port Arthur auf Grund, konnte aber später abgeschleppt werden. — Am 9. März ist im Mittelmeer das zum Geschwader des Admirals Wirenius gehörende Torpedoboot Nr. 221, während es wegen Maschinenhavarie vom Dampfer „Saratow“ geschleppt wurde, infolge schlechten Wetters gesunken; die Besatzung konnte eben noch geborgen werden. — Neuerdings ist die schon früher aufgetauchte Behauptung vom Verlust des kleinen Kreuzers „Bojarin“ wiederholt worden. Er soll bei Dalni auf eine russische Mine geraten und untergegangen sein.

— Schiffahrt. Die Amur-Schiffahrtsgesellschaft will ihre Fahrten auf den Flüssen Amur, Schilka, Argun und Sungari wieder aufnehmen. Es heißt, ihre Routen würden von Truppen bewacht werden.

— Verschiedenes. Der Umstand, daß die sibirische Bahn vollkommen durch die Armeetransporte in Anspruch genommen ist, macht sich für den Handel unangenehm fühlbar. Moskauer Kaufleute denken daran, zum Ersatz dieses Verkehrsmittels die alten asiatischen Handelswege wieder zu benutzen.

— Seit längerer Zeit werden von der Marineverwaltung Versuche mit Unterwasseranstrichen gemacht. Um die Beteiligung Privater anzuspornen, ist im Jahre 1897 ein Wettbewerb ausgeschrieben worden. Jetzt ist vom marinetechnischen Komitee entschieden worden, daß keine der vorgelegten Proben den Anforderungen entspricht. Damit wird die im vergangenen Jahr von einigen Zeitungen gebrachte Behauptung widerlegt, daß von einem Russen ein Bodenanstrich erfunden worden sei, der sich als ganz vorzüglich und allen früheren weit überlegen bewährt habe.

Im Jahre 1903 litten die von Normand in Havre gelieferten großen Torpedoboote „Wnimatelnü“ und „Wynosliwü“ dauernd an Kesselhavarien. Die Untersuchung ergab, daß die Kondensatorrohre großenteils undicht waren, so daß Seewasser eindringen konnte; der dadurch entstandene hohe Salzgehalt hatte die Kesselhavarien herbeigeführt.

Um den Grund des Undichtwerdens der Kondensatorrohre zu ermitteln, wurde eine Anzahl derselben der Länge nach aufgeschnitten. Hierbei ergab sich, daß die Verzinnung nur an den Rohrenden erhalten war. In der Mitte schienen die Rohre wie von einer Säure zerfressen. Den Grund dafür sah man in Mängeln des Materials. Darauf erklärte aber der leitende Ingenieur des Torpedofahrzeugs „Abrek“, daß auf diesem Schiff vor drei Jahren die Kondensatorrohre in derselben Weise dauernd gelitten hätten. Er hätte dem dadurch abgeholfen, daß er das Ausblaseventil dauernd offen gehalten hätte. Daraufhin wurden auf den genannten Booten Versuche in dieser Richtung angestellt, die zu durchaus befriedigenden Resultaten geführt haben.

Der „New York Herald“ vom 7. März widmet der Tätigkeit und Leistungsfähigkeit des von der deutschen Werft Schichau erbauten Kreuzers „Nowik“ einige anerkennende Worte.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Nachdem die Panamaangelegenheit vor der Hand zur Ruhe gekommen ist, wendet sich das Interesse vornehmlich den Verhältnissen auf San Domingo zu. Während Annexionsgelüste auf seiten der Vereinigten Staaten lebhaft bestritten werden, ist man sehr in Sorge, daß die immer verworrener werdenden Zustände in der Mulattenrepublik das Eingreifen europäischer Mächte heraufbeschwören und damit wieder die Monroedoktrin in Tätigkeit setzen könnten. Gerade die letzte Entscheidung des Haager Schiedsgerichtshofes, nach welcher blockierenden Mächten eine Vorzugsstellung gegenüber Zahlung verweigernden bezw. zahlungsunfähigen

Staatswesen eingeräumt wird, hat lebhafte Befürchtungen erweckt, weil vorwiegend europäische Staatsangehörige Gläubiger von San Domingo sein sollen. Während man, wie gesagt, Annexionsabsichten von der Hand weist, fürchtet man, durch ein derartiges Vorgehen von seiten einer europäischen Macht vor die Frage gestellt zu werden, ob man das hinnehmen oder zur Aufrechterhaltung der Monroedoktrin es auf einen Kampf ankommen lassen will, und sucht deshalb die ausgesprochenen Unruhen durch gütliches Zureden zu schlichten. Zur Unterstützung dieser Bemühungen und um ihnen Nachdruck zu verleihen, hat kürzlich der Admiral Dewey in Begleitung des Kontreadmirals Taylor und des Unterstaatssekretärs Loomis San Domingo besucht. Es sollen dabei folgende Maßregeln an Ort und Stelle besprochen worden sein: zunächst die Stationierung von Kanonenbooten oder Hilfskreuzern in jedem wichtigeren Hafen oder Landes, sodann die Stationierung von Marineinfanterie in den Haupthäfen, endlich die Besetzung der Zollstationen, welche die Hilfsquellen der immer wiederkehrenden Revolutionen sind. Man hofft, daß es dem gegenwärtigen Präsidenten Morales durch diese „Unterstützung“ gelingen wird, der Revolution ein für allemal Herr zu werden, indem man dieser durch die Besetzung der Zollstationen die Subsistenzmittel entzieht, während die beiden anderen Maßregeln hauptsächlich die Einfuhr von Waffen und Kriegsmaterial durch amerikanische Unternehmer verhindern sollen, um dadurch ein Eingreifen anderer Mächte zu vermeiden. Der Besuch des Admirals Dewey hat noch besonders lebhafte Erörterungen hervorgerufen, weil der Admiral mit seinen Begleitern dem Präsidenten Morales nicht persönlich seine Aufwartung gemacht hat. Gegenüber der entrüsteten Behauptung, der Admiral habe die Visite unterlassen, weil der Präsident ein Farbiger sei, hat Mr. Dewey erklärt, sein Besuch sei unterblieben, um nicht durch das Erscheinen der Herren in großer Uniform einen unliebsamen Zwischenfall herbeizuführen, da gerade in der Nähe des Landungsplatzes geschossen worden sei, zumal der Unterstaatssekretär dann auch in Mitleidenschaft gezogen worden wäre.

Neben dieser Angelegenheit stehen die Schießübungen vor Pensacola, der Zusammenstoß zwischen den Linienschiffen „Missouri“ und „Illinois“ und zuletzt besonders das neue Geschützunglück auf der „Missouri“ im Vordergrunde. Hierauf wird im einzelnen später zurückgekommen werden.

— Personal. 1. Von dem Kongreßmitgliede Mr. Dayton ist eine „Bill to reorganize the Navy“ eingebracht worden, welche große Aussicht auf Annahme haben soll. Nach derselben soll das Seeoffizierskorps (einschl. Ingenieure) aus 18 Kontreadmiralen, 70 Kapitäns zur See (captains), 112 Fregattenkapitäns (commanders), 200 Korvettenkapitäns (lieutenant commanders), 350 Kapitänleutnants (lieutenants) und so vielen Oberleutnants zur See (lieutenants of junior grade) und Leutnants zur See (ensigns) bestehen, wie zur Besetzung der Schiffe erforderlich sind, nach Festsetzung durch den Marinesekretär. Kontreadmirale, welche Flotten befehligen, sollen für die Dauer dieses Verhältnisses den Rang und die Gebührnisse eines Vizeadmirals erhalten. Alle Offiziere der Marine, mit Ausnahme der Ärzte und Geistlichen, sollen aus der Marineakademie hervorgehen.

Darunter sind verstanden: alle Seeoffiziere, Offiziere der Marineinfanterie, Schiff- und Maschinenbauingenieure und Zahlmeister. Ausgenommen sind hiervon jährlich zwölf Stellen von Leutnants zur See, welche mit geeigneten Bootsleuten, Feuerwerkern und Maschinisten besetzt werden können. Soweit die Leutnantsstellen der Marineinfanterie nicht mit Aspiranten der Marineakademie besetzt werden können, sollen sie durch geeignete Personen aus dem Unteroffizierkorps oder durch Zivilisten im Alter zwischen 21 und 27 Jahren, welche eine entsprechende Prüfung abgelegt haben, aufgefüllt werden. Die Seekadetten der Akademie sollen im Alter zwischen 16 und 20 Jahren eintreten, 4 Jahre auf der Akademie bleiben und nach Bestehen der Schlußprüfung nach Wunsch, Fähigkeiten und Bedarf auf die verschiedenen Branchen verteilt werden, in welche sie als Leutnants bezw. mit Leutnantsrang eintreten. Jeder Senator

und Abgeordnete hat das Recht, zwei Seekadettenstellen zu besetzen, zwei weitere der Distrikt von Columbia und endlich fünf der Präsident.

Leutnants und Oberleutnants zur See sollen verpflichtet sein, an Bord sowohl den Dienst des Seeoffiziers wie den in den Maschinen zu versehen. Wenn sie die Qualifikation zum Kapitänleutnant erlangt haben, sollen sie auf persönlichen Wunsch, soweit der Bedarf dies zuläßt, einen theoretischen und praktischen Ingenieurkursus, für welchen der Marinesekretär die weiteren Festsetzungen trifft, durchmachen und nach abgelegter Prüfung ausschließlich im Maschineningenieurdienste verwendet werden, behalten aber ihren Platz in der Rangliste des Seeoffizierkorps. Soweit der Bedarf durch die persönlichen Anmeldungen nicht gedeckt wird, soll der Marinesekretär die erforderliche Anzahl von geeigneten Kapitänleutnants des jüngsten Jahrganges kommandieren und im obigen Sinne ausbilden lassen. Den zum Ingenieurdienste kommandierten Offizieren sollen, um sie besser zu stellen, zu ihrer wirklichen Dienstzeit 5 Jahre hinzugerechnet werden, bis eine Gesamtdienstzeit von 20 Jahren erreicht ist. Mit der Beförderung zum Kontreadmiral sollen sie nicht mehr an Bord kommandiert werden. Der Chefingenieur der Marine wird aus diesen Offizieren, welche mindestens den Rang eines Fregattenkapitäns erreicht haben, ausgewählt. Kapitäns zur See dieser Branche sollen in Landstellungen oder als Flotten- bezw. Geschwaderingenieure, Fregattenkapitäns dementsprechend als Geschwaderingenieure oder als leitende Ingenieure von Schiffen 1. Ranges, Korvettenkapitäns als leitende Ingenieure der Schiffe 1. und 2. Ranges, Kapitänleutnants als Leitende auf kleineren Schiffen oder als Assistenten der Leitenden auf größeren Schiffen verwendet werden. Die leitenden Ingenieure auf Schiffen 1. und 2. Ranges erhalten zwei Assistenten, auf kleineren Schiffen einen solchen. Alle zum Maschinendienste an Bord kommandierten Offiziere gehören der Offiziermesse an.

Für die Beförderung zum Fregattenkapitän (commander) sollen 11 Jahre Seedienstzeit, für diejenige zum Kontreadmiral 15 Jahre Bedingung sein. Kein Kontreadmiral, welcher nicht schon ein Kommando als Flaggoffizier geführt hat und nicht wenigstens 16 Jahre Dienstzeit aufweisen kann, soll Chef einer Flotte mit Vizeadmiralsrang werden können.

Die Seeoffiziere sollen das Diensteinkommen (ausschl. Furage) der entsprechenden Rangklassen des Heeres erhalten. (Der Abzug von 15 Prozent für Dienst am Lande würde danach in Fortfall kommen. Anm. d. Red.)

Für die Besetzung der Stellen der Schiff- und Maschinenbauingenieure (construction corps) sollen jährlich bis zu fünf Aspiranten (graduates) der Marineakademie ausgewählt und entsprechend ausgebildet werden in einem dreijährigen Spezialkursus. Nach Bestehen der Schlußprüfung werden sie zum assistant naval constructor mit dem Range des Oberleutnants zur See ernannt und von Zeit zu Zeit auf seegehende Schiffe kommandiert. Von den naval constructors sollen je fünf den Rang des captain bezw. commander, 10 denjenigen des lieutenant commander haben, während die assistant naval constructors den Rang des Kapitänleutnants bezw. Oberleutnants zur See erhalten.

In ähnlicher Weise sollen die Ausbildung und die Laufbahn der Zahlmeister und der civil engineers (Hafenbauingenieure) geregelt werden. Letztere können den Rang des Kapitäns zur See erreichen.

Marinegeistliche müssen 4 Jahre auf einer Universität studiert haben, ordnungsmäßig ordiniert sein und wenigstens 3 Jahre als Geistliche fungiert haben. Sie haben keinen militärischen Rang, können aber das Gehalt des Kapitäns zur See erreichen.

Wo keine besonderen Ausnahmen vorgeschrieben werden, soll die Beförderung in allen Branchen lediglich nach dem Dienstalter erfolgen.

Nach 30jähriger Dienstzeit (in welche die in allen Branchen zurückgelegte Zeit im regulären und Freiwilligendienste, eingerechnet wird) können die Offiziere auf ihren Wunsch nach Ermessen des Präsidenten verabschiedet werden; nach 40jähriger Dienstzeit

muß diesem Wunsche Folge gegeben werden. Mit Erreichung eines Lebensalters von 62 Jahren muß die Verabschiedung erfolgen.

2. Der Chef des Schulgeschwaders Kontreadmiral Wise hat in einem Berichte an das Marinedepartement eine Vereinfachung in der Ausbildung der Zöglinge der Mannschaftsklassen vorgeschlagen. Er geht davon aus, daß das Einstellungsalter der Schiffsjungen (apprentices) sich dem der landsmen (welche man mit unseren Vierjährig-Freiwilligen gleichstellen kann), immer mehr nähert. Das Mindestalter der Schiffsjungeneinstellung ist jetzt 16 Jahre und soll bereits auf 17 Jahre erhöht werden, während landsmen im Alter zwischen 17 und 18 Jahren eingestellt werden. Unter diesen Umständen hätte es kaum noch einen Zweck, in der Ausbildung der Jungen und der landsmen einen Unterschied zu machen, wie ihn die Vorschriften vorsehen, da beide Kategorien nur den gleichen Zweck hätten, ein brauchbares Matrosenpersonal und ein gutes Unteroffizierkorps zu schaffen. Während aber der landsman, welcher im Alter zwischen 17 und 25 Jahren eintritt, sofort eine Löhnung von 16 Dollars erhält, schon nach 5 bis 7 Monaten Matrose (ordinary seaman) mit 19 Dollars und kurz darauf Obermatrose (seaman) mit 24 Dollars Löhnung werden und nach einem halben Jahre Unteroffizier mit 30 Dollars Löhnung sein kann, erreiche der im Alter zwischen 16 und 18 Jahre eingestellte und eine Löhnung von nur 9 Dollars beziehende Schiffsjunge erst nach 7 bis 13 Monaten als apprentice second class eine Löhnnng von 15 Dollars und erst frühestens ein Jahr darauf als apprentice first class eine Löhnung von 21 Dollars und könne dann erst Unteroffizier werden. Der Admiral erkennt hierin eine schwere Benachteiligung des fast gleichaltrigen Schiffsjungen und hält den Unterschied in der Ausbildung, welche dasselbe Ziel im Auge habe, für veraltet. Er spricht sich ferner gegen die Bezeichnung landsmen aus, welche in der Schätzung der Matrosen keine günstige Nebenbedeutung habe, während die Bezeichnung apprentice im Volke einen guten Klang habe und der „ex-apprentice“ ein Ehrentitel sei (ähnlich wie bei uns der „Zwölfjährige“). Admiral Wise schlägt daher vor, die getrennte Einstellung und Ausbildung fallen zu lassen und nur den „Apprentice seaman“ im Alter zwischen 17 und 25 Jahren mit 16 Dollars Monatslöhnung einzustellen. Nach 6monatlicher Ausbildung auf der Training station am Lande und 4 Monaten Schulschiffsausbildung, im ganzen also nach 10 Monaten, sei er zum ordinary seaman, nach weiteren 6 Monaten und Erreichung der Qualifikation zum seaman zu befördern und könne im Alter zwischen 19 und 27 Jahren, also nach im ganzen zweijähriger Dienstzeit, Unteroffizier 3. Klasse werden.

3. Bei Beratung der Marine-Reservebill im Repräsentantenhause wurde von einem Vertreter des Marinedepartements ausgeführt, daß die zu schaffende Marinereserve nicht mit der Marinemiliz zu verwechseln sei. Erstere sei eine Organisation der Union, letztere eine solche des betreffenden Staates. Die Reserve sei bestimmt, Hilfskreuzer zu besetzen, fehlendes aktives Personal auf in Dienst gestellten Schiffen und eingetretene Verluste zu ersetzen: die Miliz solle im Küstenschutz verwendet werden, wo Verteidigungseinrichtungen der Armee nicht vorhanden wären.

4. Gegenüber den Bestrebungen, welche ein „Ordnance corps“ für die Marine schaffen wollen, wird gemeldet, daß der Marinesekretär dieser Organisation abgeneigt sei. Er sei der Ansicht, daß unter den Seekadetten der Marineakademie genug geeignete Elemente vorhanden seien, denen Gelegenheit zu Spezialstudien gegeben werden könne, um sich für eine besondere Verwendung geeignet zu machen, ohne daß deshalb ein besonderes Korps geschaffen zu werden brauche.

Auch der Schaffung eines Admiralstabes soll Mr. Moody endgültig seine Zustimmung versagt haben und höchstens geneigt sein, die gesetzliche Festlegung des General Board in seiner jetzigen Zusammensetzung zu befürworten.

5. Für die Sicherung des Panamakanals während des Baues werden zwei Bataillone Marineinfanterie zu 415 Mann für nötig erachtet. Davon soll ein Bataillon

am Kanal untergebracht werden, das zweite wahrscheinlich in Guantanamo in Reserve bleiben. Durch eine alle 2 bis 3 Monate erfolgende Ablösung zwischen diesen beiden Stationen hoffte man einen guten Gesundheitszustand der Truppe zu erhalten.

6. Es wird behauptet, daß der Marinesekretär Moody nicht über die gegenwärtige Amtsdauer des Präsidenten Roosevelt hinaus in seiner Stellung bleiben werde. Als sein Nachfolger wird der jetzige Untersekretär Darling genannt, welcher auch in der Marine einen großen Anhang besitzen soll.

7. Der bisherige Chef der asiatischen Flotte, Kontreadmiral Evans, hat das Kommando an den bisherigen zweiten Admiral, Kontreadmiral Cooper, abgegeben. In des letzteren Stelle tritt voraussichtlich der Kontreadmiral Yates Stirling, für welchen der Kapitän zur See Folger das Kommando der Philippinendivision übernimmt. Kontreadmiral Coghlan ist Chef der Staatswerft New-York geworden, Kontreadmiral Jewell sein Nachfolger als Chef des bisherigen westindischen, jetzt europäischen Geschwaders.

Der Kontreadmiral Watson ist nach Europa entsendet worden, um die Verhältnisse in den dortigen Flotten hinsichtlich der Mannschaftserziehung und Behandlung zu studieren.

8. Nach dem Abgang des Kontreadmirals O'Neil ist jetzt der erst vor einem halben Jahre in seine Stellung gelangte Chef des Bureau of steam engineering, Kontreadmiral Rae, als Dienstältester Präsident des Board on Construction geworden. Innerhalb von wenig mehr als einem halben Jahre hat das gesamte Personal dieser wichtigen Kommission gewechselt.

— Geschwadertätigkeit. Über die westindischen Manöver ist noch nichts weiter in die Öffentlichkeit gelangt, außer daß der Admiral Dewey sie als höchst erfolgreich bezeichnet hat. Ein großer Teil der Zeit ist jedenfalls auf die Schießübungen vor Pensacola verwendet worden (siehe unten). Nach Beendigung derselben sollte in der zweiten Aprilhälfte die große Übungsfahrt des Linienschiffsgeschwaders und des bisherigen Karaibischen Geschwaders nach Lissabon, Villa franca und Triest angetreten werden. Inwieweit dieser Plan durch die Kollision zwischen „Missouri“ und „Illinois“ und das neueste große Unglück auf der „Missouri“ abgeändert worden ist, ist noch nicht bekannt geworden. Zu gleicher Zeit sollte die Neubildung der verschiedenen Geschwader erfolgen. Nach den bekannt gewordenen Dispositionen würden sich dieselben, wie folgt, zusammensetzen:

1. Nordatlantische Station (Chef: Kontreadmiral Barker, später Taylor).

a. Linienschiffsgeschwader:

Linienschiffe: „Maine“, „Kearsarge“, „Alabama“, „Illinois“, „Iowa“, „Massachusetts“, „Missouri“.
Tender: „Skorpion“.
Kohlendampfer: „Sterling“, „Cäsar“, „Lebanon“.

b. Karaibisches Geschwader (Kontreadmiral Sigsbee):

Kleine Kreuzer: „Newark“, „Atlanta“, „Detroit“, „Montgomery“, „Nashville“.
Kanonenboote: „Newport“, „Bancroft“.
Hilfskreuzer: „Dixie“, „Prairie“.

c. Küstengeschwader (Kontreadmiral Sands):

Linienschiff „Texas“; Küstenpanzerschiffe: „Arkansas“, „Florida“, „Nevada“.

2. Südatlantische Station (Chef: Kontreadmiral Chadwick).

Großer Kreuzer „Brooklyn“.
Kleine Kreuzer: „Machias“, „Castine“, „Marietta“.

3. Europäische Station (Chef: Kontreadmiral Jewell).

Großer Kreuzer „Olympia“.
Kleine Kreuzer: „Baltimore“, „Cleveland“, „Des Moines“.

4. Pacific-Station (Chef: Kontreadmiral Glaß).

Großer Kreuzer „New York“.
Kleine Kreuzer: „Bennington“, „Boston“, „Concord“, „Marblehead“.
Küstenpanzerschiff „Wyoming“.
Torpedobootszerstörer: „Preble“, „Paul Jones“.
Kohlendampfer „Nero“.

5. Asiatische Station (Chef: Kontreadmiral Cooper).

a. Panzerdivision:

Linienschiffe: „Wisconsin“, „Oregon“.
Küstenpanzerschiffe: „Monterey“, „Monadnock“.

b. Kreuzerdivision:

Kleine Kreuzer: „New Orleans“, „Cincinnati“, „Raleigh“, „San Francisco“.

c. Kanonenbootsdivision:

Kleine Kreuzer: „Wilmington“, „Helena“.
Kanonenboote: „Vicksburg“, „El Cano“, „Callao“, „Villalobos“.

d. Philippinendivision:

Kanonenboote: „Rainbow“, „Annapolis“, „Frolic“, „Pampanga“, „Paraguay“, „Piscataqua“, „Samar“, sowie eine Anzahl Troßfahrzeuge.

e. Torpedobootszerstörerdivision:

„Decatur“, „Bainbridge“, „Barry“, „Chauncey“, „Dale“.
Letztere wird inzwischen auf der Station eingetroffen sein.

Das Linienschiff „Kearsarge“ hat mit dem bisherigen Flottenchef, Kontreadmiral Evans, die Heimreise angetreten, ebenso der Kreuzer „Albany“, welcher in Puget Sound (Cal.) repariert werden soll. Auch soll der Kreuzer „New Orleans“ in den nächsten Monaten zu größeren Reparaturen zurückgezogen und, wie bereits früher erwähnt, wahrscheinlich durch den neuen Kreuzer „Tacoma“ ersetzt werden. Endlich wird gemeldet, daß der kleine Kreuzer „Yorktown“ hinausgehen soll, während die Kanonenboote „Vicksburg“ und „Annapolis“ heimkehren werden.

6. Die Zusammensetzung endlich des selbständigen Schulgeschwaders (Kontreadmiral Wise) ist unverändert geblieben. Dasselbe besteht aus den großen Kreuzern „Minneapolis“ und „Columbia“, sowie den Schulschiffen „Yankee“, „Hartford“, „Monongahela“, „Topeka“ und „Buffalo“, welch letzterer nach Rückkehr von der Konvoyierung der Zerstörerflottille wieder ins Geschwader treten soll.

— Schießübungen usw. 1. Die vereinigte Manöverflotte hat die großen halbjährlichen Schießübungen vor Pensacola, die asiatische Flotte in der Subicbai und im Nimrodsund abgehalten. Die Ergebnisse im ganzen sind noch nicht bekannt geworden. An einzelnen Nachrichten liegt folgendes vor:

„Kearsarge“.

Das	beste	33 cm-Geschütz	erzielte	mit	7	Schuß	6	Treffer	in	5	Minuten	20	Sekunden,
=	=	20,3 cm-	=	=	= 10	=	10	=	=	5	=	20	=
=	=	12,7 cm-	=	=	= 18	=	18	=	=	2	=	—	=

„New York“.

Das beste 20,3 cm-Geschütz erzielte mit	— Schuß	2 Treffer	in	1 Minute	—	Sekunde,
„ „ 10 cm- „ „ „	9 „	8 „	„	1 „	—	„
„ „ 5,7 cm- „ „ „	16,25 „	11,9 „	„	1 „	—	„

Die „Alabama“ erzielte das beste Durchschnittsresultat der Flotte und führt den roten Siegeswimpel.

Das Resultat der „Kearsarge“ wird als das beste bezeichnet, welches bisher in allen Marinen erzielt worden sei.

2. Der Schießpreis (trophy) für Leistungen der Schiffsartillerie, welcher jährlich als Wanderpreis dem besten Schiffe jeder Klasse verliehen wird, ist ein Relief aus getriebenem Golde, 0,3 × 0,6 m groß, welches zwei kämpfende Linienschiffe darstellt; eine Inschrift in der Ecke enthält die Bestimmung, daß der Preis nach Anweisung des Präsidenten dem Schiffe verliehen wird, welches in der jährlichen Schießübung das beste Resultat erzielt hat.

3. Da die Meinungen über die Vorzüge oder Nachteile der Kappengeschosse stark auseinandergehen, sollen auf dem Schießplatze von. Sandy Hook eingehende Vergleichsversuche mit Kappen- und gewöhnlichen Geschossen aus 30,5 cm-Geschützen angestellt werden, auf deren Ergebnis man sehr gespannt ist. Für die Versuche sind 28 800 Dollars ausgeworfen.

— **Schiffbau, Probefahrten usw.** 1. Stadium der Neubauten am 1. April dieses Jahres:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
Ohio	91 %	Pennsylvania	71,2 %	Denver	99 %
Virginia	56,8 „	West Virginia	80,25 „	Des Moines	100 „
Nebraska	44,5 „	California	58 „	Chattanooga	75,71 „
Georgia	49,9 „	Colorado	77,5 „	Galveston	75 „
New Jersey	53,3 „	Maryland	75,88 „		
Rhode Island	57 „	South Dakota	54 „		
Connecticut	34,56 „	Tennessee	23,4 „		
Louisiana	44,27 „	Washington	20,9 „		
Vermont	5,6 „	St. Louis	40,9 „		
Kansas	6,3 „	Milwaukee	46 „		
Minnesota	21,65 „	Charleston	67,2 „		
Mississippi	0,7 „				
Idaho	0,6 „				

2. Wie aus dem Vorstehenden ersichtlich, ist die Staatswerft New York mit der „Connecticut“ gegen die Newport News mit der „Louisiana“ nicht unerheblich zurück, obwohl beide Schiffe gleichzeitig in Angriff genommen sind. Beide Werften tun das Äußerste, um ihr Schiff zuerst fertigzustellen, und man ist auf das Endresultat sehr gespannt, welches ergeben wird, welche Art von Werften (Staats- oder Privatwerft) am schnellsten und billigsten baut.

3. Das Linienschiff „Virginia“ ist am 5. April auf der Newport News vom Stapel gelaufen. Das Linienschiff „California“ sollte am 28. April in San Franzisko ablaufen.

4. Nach den günstigen Erfahrungen, welche andere Marinen mit dem Dreischraubensystem gemacht haben, und der warmen Empfehlung, welcher der Admiral Fremantle, früher ein Gegner dieses Systems, ihm in der Royal United Service Institution hat zuteil werden lassen, wird jetzt lebhaft für die gleiche Einrichtung auf den neu bewilligten Linienschiffen und Panzerkreuzern plädiert.

— Havarien. 1. Der in voriger Nummer erwähnte Zusammenstoß der Linienschiffe „Missouri“ und „Illinois“ hat doch ernstere Folgen gehabt, als zuerst gemeldet wurde. Während über die Beschädigungen der „Missouri“ nichts bekannt geworden ist, sind diejenigen der „Illinois“ nicht unerheblich und werden das Schiff für längere Zeit dem Dienste entziehen. Durch den Sporn der „Missouri“ ist ihr am Backbordhinterschiff ein Loch von 18 × 16 Zoll (46 × 41 cm) beigebracht worden: ferner wurde der Wellenträger abgebrochen und nach innen gedrückt, wodurch ein weiteres Loch von 9 Zoll Durchmesser (22,8 cm) entstand, die Backbordschraubenwelle verbogen und die Schraubenflügel abgebrochen. Der Ruderraum und der Rudermaschinenraum sowie die in der Nähe befindlichen Lasten füllten sich mit Wasser. Das Schiff konnte jedoch, nachdem es in Guantanamo die Lecks notdürftig gedichtet hatte, mit der Steuerbordmaschine nach Newyork fahren. Ob die verbogene Schraubenwelle sich richten läßt, war nach den letzten Nachrichten noch nicht sicher: zutreffendenfalls werden die Reparaturkosten auf 23 700 Dollar, sonst auf 33 000 Dollar geschätzt.

Über den Hergang bei der Kollision hat die Untersuchung folgendes ergeben: Das Linienschiffsgeschwader („Kearsarge“, „Maine“, „Massachusetts“, „Alabama“, „Missouri“, „Illinois“) dampfte in links rangierter Dwarslinie, 500 Yards (457 m) Normalabstand, mit 10 Knoten Fahrt. Es wehte das Signal: „Wendung um 4 Strich nach Backbord“. Plötzlich schor die „Missouri“ nach Steuerbord aus. „Illinois“ wich darauf gleichfalls nach Steuerbord aus. Dadurch kamen beide Schiffe aus der Linie und während sie im Begriffe waren, wieder auf Position zu kommen, wurde das Wendungssignal niedergeholt. Die Wendung wurde von allen Schiffen ausgeführt. „Missouri“ und „Illinois“ waren aber noch nicht ganz auf Position, außerdem nur noch 400 Yards (365 m) auseinander, als die „Missouri“ plötzlich wieder stark nach Steuerbord ausschor. Da das Schiff 3 Strich nach Steuerbord vom Kurse lag, schnell aufkam und die Fahrtzeichen auf „große Fahrt voraus“ stehen hatte, auch kein Signal mit der Dampfpfeife gab, so wollte der Kommandant der „Illinois“, Kapitän zur See Bradford, der „Missouri“ vorn vorbeilaufen und ließ seine Maschine mit äußerster Kraft rückwärts schlagen. Inzwischen hatte aber auch der Kommandant der „Missouri“, Kapitän zur See Cowles, seine Maschine mit äußerster Kraft zurückgehen lassen: es war jedoch unterlassen worden, die Fahrtzeichen zu ändern, die entsprechenden Signale mit der Dampfpfeife und das Kollisionssignal (Sirene) zu geben und das Manövrierunfähigkeitssignal (break down flag) zu zeigen. Als Kapitän Bradford erkannte, daß die „Missouri“ nicht mehr nach vorn kam, versuchte er noch mit „äußerster Kraft voraus“ an ihr vorbeizukommen; die Schiffe waren sich aber bereits so nahe gekommen, daß der Zusammenstoß nicht mehr vermieden werden konnte. Der Untersuchungsausschuß ist zu dem Schlusse gekommen, daß die Kollision in erster Linie auf das Versagen der Steuermaschine der „Missouri“, dann aber darauf zurückzuführen ist, daß dieses Schiff die vorgeschriebenen Signale nicht abgegeben hat, wodurch Kapitän Bradford zu einer falschen Beurteilung der Manöver seines Nebenmannes gelangen mußte. Man findet aber für diese Unterlassung eine Entschuldigung darin, daß die „Missouri“ erst vor kurzem in das Geschwader getreten war und das Personal noch nicht den Grad von Übung erlangt hatte, welcher die Verurteilung der Schuldigen gerechtfertigt hätte. Das Verfahren ist daher eingestellt worden. Aus den Feststellungen des Untersuchungsausschusses geht hervor, daß der Kommandant der „Missouri“ die Befehle für die verschiedenen Signale erteilt hat; das betreffende Personal hat aber angesichts der drohenden Havarie offenbar den Kopf verloren. Der Flottenchef schließt sein Gutachten mit dem Ausdrucke der Hoffnung, der Unfall werde den guten Erfolg haben, daß das Personal der Schiffe den Wert äußerster Wachsamkeit und schnellen Handelns beim Manövrieren mit Schiffen erkennen werde.

2. Während die „Missouri“ bei dieser Havarie noch gut davon gekommen ist, hat sich nachher auf ihr ein schweres Unglück zugetragen. Nähere Angaben der Fachpresse

liegen noch nicht vor. Nach den eingetroffenen Zeitungsdepeschen ist jedoch bei einer Schießübung im hinteren 30,5 cm-Turm eine Kartuschexplosion erfolgt, bei welcher 31 Personen, darunter 5 Offiziere, den Tod gefunden haben. Soweit sich aus den eingetroffenen Nachrichten ein Urteil bilden läßt, ist eine Kartusche, bevor der Verschluß dicht war, explodiert und hat zunächst einen Brand im Turm hervorgerufen, dort weitere bereit gestellte Kartuschen entzündet und eine zweite größere Explosion verursacht, welche sogar die Munitionskammern in große Gefahr gebracht hat. Man wird nähere Nachrichten abwarten müssen, bevor man sich ein Bild von dem wirklichen Hergange machen kann. Jedenfalls dürfte aber infolge dieses Unfalls auch die „Missouri“ auf längere Zeit aus dem Geschwader ausscheiden, so daß dieses, da auch „Illinois“ und „Jowa“ noch reparieren, zunächst auf vier Schiffe zusammengeschmolzen ist.

— Torpedowesen. Über neue Torpedos wird folgendes berichtet: Auf den Bliss works in Brooklyn wird ein Torpedo gebaut, welcher auf eine Entfernung von 1000 Yards (914 m) eine Geschwindigkeit von 40 Knoten besitzen soll. Er ist bedeutend größer wie der jetzige und soll 7500 Dollar kosten. Ferner wird gemeldet, das Bureau of Ordnance habe einen neuen Torpedo für Linienschiffe und Kreuzer konstruiert, welcher bald in Versuch genommen werden solle. Er soll 21 Zoll (51 cm) Kaliber und eine Geschwindigkeit von 25 Knoten auf eine Laufstrecke von 4000 Yards (3657 m) besitzen und mit einem verbesserten Obryapparat ausgerüstet sein. Es werden Vorbereitungen getroffen, sechs der neuen Kreuzer mit 18 zölligen (45,7 cm) Lanzierrohren zu versehen, jedoch so, daß diese Rohre gegen die neuen 51 cm-Rohre ausgewechselt werden können. Ob bei einem dieser Torpedos Turbinenmaschinen zur Verwendung kommen, ist aus den Nachrichten nicht zu erkennen.

— Unterwasserboote. Das von der Marineverwaltung wegen Nichterfüllung der Bedingungen zurückgewiesene Lakeboot „Protector“ ist von den Erbauern nunmehr der Armeeverwaltung angeboten worden. Letztere scheint geneigt zu sein, das Boot für die Küstenverteidigung zu erwerben, falls der Kongreß ihr die erforderlichen Mittel bewilligt.

— Drahtlose Telegraphie. Wie seinerzeit gemeldet, hat sich das System Slaby-Arco bei den Versuchen bis jetzt am besten bewährt und ist auf 20 Landstationen sowie auf 40 Schiffen eingeführt worden. Zwischen Linienschiffen ist auf 65 Meilen gute Verbindung hergestellt worden und die Identität eines Schiffes wurde auf 80 Meilen festgestellt. Nichtsdestoweniger will man, gedrängt durch die Vertreter anderer Systeme, besonders derjenigen von Marconi, De Forest, Knig und Pigot, in weitere ausgedehnte Vergleichsversuche eintreten.

— Flottenstationen usw. 1. Nach einem Besuche von Pearl Harbour (Hawai), von dem man bisher annahm, daß er eine ganze Flotte aufnehmen könne, hat, dem „Pacific Commercial Advertiser“ zufolge, Admiral Evans erklärt, daß der Hafen in seiner jetzigen Gestalt als Flottenstützpunkt keinen Wert habe. Die Einfahrt sei so eng, daß Linienschiffe und Kreuzer der jetzt üblichen Größe nicht hinein könnten. Es habe daher keinen Wert, dort jetzt Docks und Werkstätten anzulegen. Vorher müsse die Einfahrt reguliert werden und das würde einige Millionen kosten.

2. Ähnlich scheinen die Verhältnisse in Bahia Honda (Cuba) zu liegen. Während auf der einen Seite behauptet wird, die neueste Vermessung habe ergeben, daß dort zwölf Linienschiffe vor Anker liegen können, hat die „Mayflower“ mit dem Admiral Dewey an Bord nicht gewagt, dort einzulaufen: Der Admiral war vielmehr genötigt, mit seinem Gefolge zu diesem Zwecke auf das Vermessungsschiff „Eagle“ zu gehen. Da die Hafenverbesserungen große Ausgaben erfordern werden, so wird schon die Absicht erwogen, das Projekt ganz aufzugeben.

3. Als Wachtschiffe sind für Guantanamo der Monitor „Amphitrite“ und das Kanonenboot „Vixen“, für Culebra das Kanonenboot „Gloucester“ bestimmt.

— Verschiedenes. 1. Soweit bis jetzt bekannt, werden in diesem Jahre keine vereinigten Manöver von Heer und Flotte abgehalten werden.

2. Der mehrfach erwähnte Prisengelderprozeß des Admirals Dewey und seiner Offiziere und Mannschaften für den Sieg bei Cavite, welcher dem höchsten Gerichtshofe vorliegt, steht vor einer günstigen Entscheidung. Das Objekt beträgt 828 677 Dollars, von welchen die Prozeßkosten abgehen werden. Die eine Hälfte soll den „Kaptoren“, die andere dem Marinepensionsfonds zufallen.

3. In der Presse wird das geringe Interesse für die Navy League beklagt: während dieselbe nach mehr als einjährigem Bestehen nur 15 000 Mitglieder zähle, betrage die Mitgliederzahl des deutschen Flottenvereins 700 000. Die Offiziere der recruiting parties werden aufgefordert, für die Liga zu agitieren: „Eine Stunde Unterhaltung über den Gegenstand nebst Verteilung der Schriften der Liga, und die Sache sei gemacht.“



Italien. Beim Wettbewerb für Lieferung von Panzerplatten bewarben sich neun Firmen, darunter die angesehensten des Auslandes. Die Lieferung wurde den Terni-Werken zugesprochen.

— Neue Benennung der Grade. Durch Königliches Dekret vom 17. März wird die zum Teil neue Benennung der Grade in der Marine und ihr Verhältnis zu den korrespondierenden Graden der Armee geregelt:

Seeoffizierkorps.

Admiral	mit dem Range des	Generals der Armee,
Vizeadmiral	= = = =	Generalleutnants,
Kontreadmiral	= = = =	Generalmajors,
Linienschiffskapitän . .	= = = =	Oberst,
Fregattenkapitän . . .	= = = =	Oberstleutnants,
Korvettenkapitän . . .	= = = =	Majors,
Linienschiffsleutnant . .	= = = =	Hauptmanns,
Linienschiffs-Unterleutnant	= = = =	Oberleutnants,
Guardiamarina	= = = =	Unterleutnants.

Ingenieurkorps der Marine.

Ingenieuroffiziere:

Generalleutnant des Ing. Korps . .	mit dem Range des	Generalleutnants,
Generalmajor = = = . .	= = = =	Generalmajors,
Oberst = = = . .	= = = =	Oberst,
Oberstleutnant = = = . .	= = = =	Oberstleutnants,
Major = = = . .	= = = =	Majors,
Hauptmann = = = . .	= = = =	Hauptmanns,
Leutnant = = = . .	= = = =	Leutnants (Oberleutnants).

Maschinenoffiziere:

Generalmajor-Maschinist der Marine	mit dem Range des	Generalmajors,
Oberst- = = =	= = = =	Oberst,
Oberstleutant- = = =	= = = =	Oberstleutnants,
Major- = = =	= = = =	Majors,
Hauptmann- = = =	= = = =	Hauptmanns,
Leutnant- = = =	= = = =	Oberleutnants,
Unterleutnant- = = =	= = = =	Unterleutnants.

Sanitätskorps.

Generalmajor-Arzt	mit	dem	Range	des		Generalmajors,
Oberst-	=	=	=	=	=	Obersten,
Oberstleutnant-	=	=	=	=	=	Oberstleutnants
Major-	=	=	=	=	=	Majors,
Hauptmann-	=	=	=	=	=	Hauptmanns,
Leutnant-	=	=	=	=	=	Oberleutnants.

Kommissariat.

Generalmajor-Kommissär	mit	dem	Range	des		Generalmajors,
Oberst-	=	=	=	=	=	Oberst,
Oberstleutnant-	=	=	=	=	=	Oberstleutnants,
Major-	=	=	=	=	=	Majors,
Hauptmann-	=	=	=	=	=	Hauptmanns,
Leutnant-	=	=	=	=	=	Oberleutnants,
Unterleutnant-	=	=	=	=	=	Unterleutnants.

Matrosenkorps.*)

Hauptmann	des Matrosenkorps	mit	dem	Range	des	Hauptmanns,
Leutnant	=	=	=	=	=	Oberleutnants,
Unterleutnant	=	=	=	=	=	Unterleutnants.

— Beförderungsgesetz. In der Senatssitzung vom 22. März wurde über das neue Beförderungsgesetz in Ergänzung und Abänderung der älteren Gesetze von 1885 und 1898 verhandelt.

Senator Ricotti spricht sich dagegen aus und wünscht, bevor an eine so kritische Auswahl der Beförderung gegangen wird, die Erschöpfung der dem Minister zu Gebot stehenden anderen gesetzlichen Mittel. Er glaubt nicht, daß es fernerhin einem Offizier möglich sein werde, den Grad eines Linienschiffskapitäns auf dem Wege des gewöhnlichen Avancements zu erreichen, und schlägt vor, die Beförderung nach Wahl auf 1 : 5 und 1 : 10 zu beschränken.

Berichterstatter Senator Canevaro tritt für die Zweckmäßigkeit des Gesetzes ein und befürwortet seine Annahme.

Minister Mirabello, der zum erstenmal im Senat spricht, verkennt nicht die Schwierigkeit, die nicht geeigneten Offiziere von der Beförderung auszuschließen, betont aber, daß diese Ausschließung von ihm auf das peinlichste werde gehandhabt werden. Die Vorzüge des Gesetzes seien durchaus anzuerkennen, und man müsse doch kritisch zu Werke gehen bei der Beförderung zum Linienschiffskapitän, in dessen Händen die Verantwortung für eine beträchtliche Anzahl Millionen Staatsgutes ruhe. Das Gesetz wird danach vom Senate angenommen.

Der Flottenverein (Lega navale) hielt seine statutenmäßige Generalversammlung in Rom ab, und es wurde beschlossen, den größten Teil der verfügbaren Gelder zur weiteren Propaganda für den Flottengedanken zu verausgaben. Zum Präsidenten wurde Kontreadmiral Renaud Conte di Falicon gewählt.

— Schiffsbewegungen. Kreuzer „Marco Polo" ist in China angekommen, und Kontreadmiral Grenet hat auf ihm seine Flagge gesetzt. Das bisherige Flaggschiff „Vettor Pisani" hat seine Heimreise angetreten.

Das Stationsschiff in Kandien, Kreuzer „Calatafimi", wird durch Kreuzer „Euridice" ersetzt.

*) Die Offiziere des Matrosenkorps erhalten eine Zusatzbezeichnung derjenigen Kategorie, aus der sie hervorgegangen sind: Hauptmann des Matrosenkorps, Steuerleute.

Das Mittelmeergeschwader, zur Zeit in Neapel und Sizilien, wird sich unter Hinzuziehung einer Anzahl verfügbarer Schiffe und Fahrzeuge zum Empfange des Präsidenten Loubet im Golf von Neapel vereinigen. Die gesamte Flotte wird bestehen aus den Schlachtschiffen und Panzerkreuzern „Sicilia“, „Sardegna“, „Re Umberto“, „Emanuele Filiberto“, „Saint Bon“, „Garibaldi“, „Carlo Alberto“, „Varese“, „Regina Margherita“, „Dandolo“; den geschützten Kreuzern „Giovanni Bausan“, „Dogali“, „Agordat“, „Coatit“, „Euridice“, „Calatafimi“, „Partenope“, „Minerva“; den Torpedozerstörern „Nembo“, „Borea“, „Turbine“, „Aquilone“, „Fulmine“, „Euro“, „Lampo“, „Dardo“, „Freccia“; den Torpedobooten 1. Klasse „Pellicano“, „Nibbio“, „Aquila“, „Falco“, „Sparviero“; ferner 8 Torpedobooten 2. Klasse.

— Prozeß Ferri-Bettòlo. Das zuständige Gericht hat die Berufung Ferris abgewiesen und das Urteil gegen ihn bestätigt.

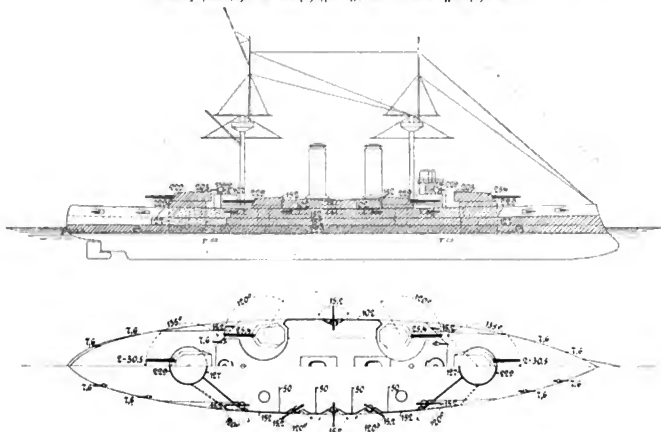


Japan. Über das bei Armstrong, Whitworth & Co. im Bau befindliche neue japanische Linienschiff bringt der „Engineer“ nach Angaben der Baufirma die folgenden hier auszugsweise wiedergegebenen Daten, welche auch für das zweite, bei Vickers Maxim & Co. in Auftrag gegebene Schiff gelten.

Die Hauptdimensionen werden sein: Länge 138,7 m, Breite 24,8 m, Tiefgang 8,1 m, Deplacement 16 663 Tonnen.

Die Panzerung besteht aus einem Gürtelpanzer über die ganze Länge des Schiffes von 1,5 m unter bis 0,76 m über der Wasserlinie, 229 mm stark und nach vorn und hinten verjüngt. Nach oben schließt sich an diesen Gürtel der Zitadellpanzer von 152 mm Stärke, vom achteren 30,5 cm-Turm bis zum Vorsteven, und an diesen bis zum Oberdeck reichend der Kasemattpanzer, ebenfalls 152 mm stark und die beiden 30,5 cm-Türme einbegreifend. Endlich ist noch die Bordwand des Oberdecks bis an das

Neue japanische Linienschiffe: „Katori“ und „Kaschima“.



Bootsdeck heran zwischen den 25,4 cm-Türmen mit 102 mm starkem Panzerschutz versehen. Das Panzerdeck, ebenfalls über die ganze Länge des Schiffes sich erstreckend, ist im flachen Teil 51 mm, im gewölbten Teil 76 mm, vorn und hinten jedoch durchweg 63 mm stark. Die 30,5 cm-Türme haben im oberen Teil 229 mm, im unteren Teil, da wo sie durch den Kasemattpanzer geschützt werden, 127 mm, die 25,4 cm-Türme 152 mm, der vordere Kommandoturm 229 mm und der achtere Kommandoturm 127 mm starken Panzerschutz. Außerdem werden noch drei weitere Schutzstände mit 76 mm Panzer eingebaut, einer oberhalb des vorderen Kommandoturmes und einer an jeder Seite.

Die Armierung besteht aus vier 30,5 cm-Geschützen, zu je zweien in einem Turm vorn und hinten, vier 25,4 cm-Geschützen, einzeln in Türmen, zwölf 15,2 cm-Geschützen, von denen zehn in der durch gepanzerte Querschotten abgeteilten Zitadelle und zwei auf dem Oberdeck mittschiffs stehen, zwölf 7,6 cm-Geschützen (Zwölfpfünder), drei 4,7 cm-Geschützen (Dreipfünder) und sechs Maschinenkanonen. Die Feuerhöhe der 30,5 cm-Geschütze beträgt 7,9 m, der 25,4 cm-Geschütze 6,7 m und der 15,2 cm-Geschütze in der Batterie 4 m. Für die 30,5 cm- und die 25,4 cm-Geschütze ist der Elevationswinkel 18° und der Depressionswinkel 3°. Die Türme haben sowohl hydraulische als auch elektrische Drehvorrichtung neben dem Handbetrieb. Die nachstehende Tabelle gibt einige Einzelheiten über die schwere und mittlere Artillerie, von der jedoch das Gewicht der Ladung, welche aus verbessertem Cordit bestehen soll, sowie die Anfangsgeschwindigkeit noch nicht feststehen.

	30,5 cm	25,4 cm	15,2 cm
Rohrlänge in Kalibern	46,7	46,76	47
Rohrgewicht in Tonnen à 1000 kg	60	34,5	8,6
Geschoßgewicht in kg	385	227	45,4

Die Torpedoarmierung besteht aus fünf Unterwasserrohren für 45,7 cm-Armstrong-Whitworth-Torpedos, und zwar je zwei Breitseitrohren vorn und hinten und einem Heckrohr.

Das Schiff erhält 20 Niclausse-Kessel, welche in drei getrennten Heizräumen untergebracht und für einen Druck von 16 Atmosphären berechnet sind. Die Gesamtrostfläche beträgt 120,75 Quadratmeter und die Heizfläche 3995 Quadratmeter. Die beiden Maschinen haben je vier Zylinder von 91 cm, 142 cm, 160 cm und 160 cm Durchmesser mit einem Hub von 1,22 m und sollen 17 000 Pferdestärken, für eine Geschwindigkeit von mindestens $18^1/_2$ Seemeilen ausreichend, ergeben. Außer den Kohlenbunkern unter dem Panzerdeck sind über demselben Reservebunker zum Schutze der Maschinenräume, insgesamt für ein Kohlenfassungsvermögen von annähernd 2000 Tonnen, vorgesehen. Ferner erhält das Schiff sechs Scheinwerfer, Einrichtung für drahtlose Telegraphie und Torpedonetze, welche sich jedoch nicht über das ganze Schiff erstrecken. Bemerkenswert ist, daß neben der gewöhnlichen Bootsausrüstung Raum für zwei kleine Torpedoboote von 17 m Länge geschaffen wird.



Schweden. Indienststellungen. Im Sommer 1904 sollen folgende Verbände und Schiffe in Dienst gehalten werden:

1. Das Küstengeschwader, bestehend aus 2 Divisionen von je 4 Küstenpanzerschiffen und einer Division von 3 Torpedofahrzeugen und einem Kanonenboot.
2. Die Torpedoschulabteilung in Karlskrona, bestehend aus einem Kanonenboot, sieben Hochsee- und vier Küstentorpedobooten (2 Monate).
3. Die Torpedoschulabteilung Stockholm, bestehend aus einem Kanonenboot und acht Küsten-Torpedobooten (2 Monate).
4. Die Schiffsjungenabteilung mit fünf Fahrzeugen (4 Monate).
5. Das Kadettenschulschiff „Freya“ (4 Monate).

6. Das Kanonenboot „Svensksund“ zum Fischereischutz (4 Monate).

7. Das Kanonenboot „Disa“ und Ballonfahrzeug Nr. 1 zu Ballonübungen und -versuchen (1 Monat).

— Material. Hochseetorpedoboot „Capella“ ist auf Lindholmens mechanischer Werkstatt von Stapel gelaufen.

— Verschiedenes. Die Befestigung von Stockholm soll auf der südlichen Landfront durch zwei neue Werke verstärkt werden, von denen eins mit Festungsgeschützen, das andere mit Maschinenwaffen armiert werden soll. Das Geld dazu — 24 000 Kronen — hat der Verein für die feste Verteidigung Stockholms aufgebracht.

Am 1. April ist eine neue Dampferverbindung, die Skandia-Linie, ins Leben gerufen worden, deren Dampfer von Stettin über Helsingborg, Göteborg und Kristiansand nach New York und von dort über Kristiania und Kopenhagen zurück nach Stettin laufen werden. Die Linie wird von der Hamburg—Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd gemeinsam betrieben und soll hauptsächlich der starken Auswanderung aus Skandinavien nach Nordamerika dienen, die bisher über England ging.



Norwegen. Um Massenentlassungen auf der Staatswerft Carljohansvaern zu vermeiden, soll dort ein Torpedoboot zweiter Klasse in Bau gegeben werden. Für die Zukunft wird die Arbeiterzahl auf höchstens 500 festgesetzt.

Der Auflegehafen Husvik soll aufgegeben werden.



Österreich-Ungarn. Etat. Der Voranschlag für das Jahr 1905 wird sich im Rahmen der letzten Bewilligungen halten und keine nennenswerte Steigerung gegen 1904 erfahren; in diesem Jahr betrug der Etat im ganzen 50 Millionen Kronen. Weitere Neubauten von großen Schiffen sind nicht beabsichtigt; es werden nur noch die Restraten für die in Bau befindlichen gefordert. Dagegen werden für 1905 Beträge zur Verbesserung und Vermehrung der Torpedoboote beantragt werden, die, teilweise noch aus den 80er Jahren stammend, dringend des Ersatzes bedürfen; zunächst sollen sechs neue Torpedoboote gebaut werden.

— Geschwaderdienst. Am 19. März hat das Schulgeschwader zu einer etwa 10wöchigen Übungsreise Pola verlassen. Es besteht aus den Linienschiffen „Habsburg“, „Arpad“ und „Monarch“ und dem Torpedofahrzeug „Satellit“. Die Fahrt geht in das östliche Mittelmeer.

— Material. Am 26. März ist in Budapest der Donaumonitor „Temes“ von Stapel gelaufen. Seine Abmessungen sind: Länge = 55,56 m, Breite = 9,46 m, Tiefgang = 1,22 m, Wasserverdrängung = 440,3 Tonnen, Kohlenvorrat = 62 Tonnen, Geschwindigkeit = 11 Seemeilen, Seiten- und Turmpanzer = 40 mm, Deckspanzer = 25 mm. — Armierung: zwei 12 cm-SK. L/35 in Panzertürmen, eine 12 cm-Haubitze, zwei 3,7 cm-SK., zwei 8 mm-Maschinengewehre. — Besatzung: 73 Köpfe.

— Werft. Die Schiffbauanstalt und Maschinenfabrik Stabilimento Tecnico Triestino in Triest hat im vergangenen Jahr normal, jedoch etwas weniger als in den Vorjahren zu tun gehabt. Sie beschäftigte durchschnittlich 3063 Arbeiter. Hauptsächlich arbeitete sie für die Kriegsmarine, der sie die Linienschiffe „Arpad“ und „Babenberg“ ablieferte, während noch im Bau sind die Linienschiffe „Erzherzog Karl“ und „B.“ sowie die Maschinenanlage für den Panzerkreuzer „Sanct Georg“. Für Private baute die Werft zwei Fahrzeuge.



Verschiedenes.

Das Floß der Odyssee.

Eine seemännisch-technische Untersuchung.

(Mit 2 Skizzen.)

Der durch seine Forschungen im Seewesen der Alten bekannte Dr. E. Aßmann hat kürzlich seinen im Juni 1903 in der Berliner Archäologischen Gesellschaft gehaltenen Vortrag: „Das Floß der Odyssee, sein Bau und sein phoinikischer Ursprung"*) veröffentlicht. Da es sich hier um eine Frage handelt, deren Lösung seit langer Zeit die Gelehrtenwelt beschäftigt, so dürfte ein Eingehen auf die neu von Aßmann gebrachte Lösung, soweit sie ins seemännisch-technische Gebiet fällt, an diesem Ort gerechtfertigt sein.

Es handelt sich um ein von Homer als *σχεδίη* bezeichnetes Fahrzeug, das der edle Dulder Odysseus im Laufe von vier Tagen auf der Insel der Kalypso, Ogygia, erbaute, um seine Heimreise nach Ithaka endlich zu beenden. Kalypso wies ihm im Küstenwalde der Insel Erlen, Pappeln und Tannen an, „dürr vorlängst und trocken, die leicht ihm wären zum Schiffbau" [nach der Übersetzung Johann Heinrich Voß', 5. Ges. 243 bis 261], mit denen er den Bau ausführte.

Aßmann erklärt die Übersetzung des Wortes *σχεδίη* mit Floß als allein berechtigt und stellt sich dadurch in Gegensatz zu den bisherigen Erklärern, von denen der in unserem Leserkreise bekannteste, Breusing**), das Fahrzeug als Blockschiff bezeichnet und es mit V-Spanten und senkrechten Auflangern darstellt.

Indem Aßmann auch die Verse, in denen Kalypso dem Odysseus Anweisungen für den Floßbau gibt:

163 „Auf denn, mächtige Balken gehau'n und mit Erze gefüget
Dir zum geräumigen Floß; auch Bretter befestige jenem
Hoch, damit er dich trag' auf dunkelwogender Meerflut!",

berücksichtigt sowie eine im Text gegebene Abbildung des einzigen, aus dem Altertum stammenden Bildes dieser Meerfahrt auf einer römischen Tonlampe des Münchener Antiquariums, das Odysseus auf einem aus rohen, von ihren Ästen befreiten Baumstämmen gebildeten Floß mit Mast und Segel in dem Augenblick darstellt, wo der Sturm den Mast knickt und der Held rücklings niedergestürzt ist, kommt er zu folgender Konstruktion:

„Die gefällten Bäume wurden gekappt, geglättet, gerichtet, von Ästen, Auswüchsen, Krümmungen, Verdickungen befreit, um ziemlich gradlinige und gleichmäßige parallel nebeneinander passende Bauglieder herzustellen. Vielleicht wurden die Enden der Vorderseite noch von unten her etwas abgeschrägt, zugespitzt, um weniger Widerstand im Wasser zu finden . . .

Während . . . die Grundstämme des Floßes ihre natürliche Walzenform zumeist behielten, so paßte für die Floßbänder und viele Teile des Oberbaues eine feinere Balken- und Bohlenform . . . Der Held gibt zunächst den Hölzern, gröberen und feineren, die erwünschte Form, bevor er die Zusammensetzung beginnt. Eine Anzahl von Baumstämmen wird nebeneinander gelegt und durch mehrere querüber gelegte starke Bohlen, die Floßbänder, vermittels kräftiger, durch gebohrte Löcher geschlagener Holzpflöcke ver-

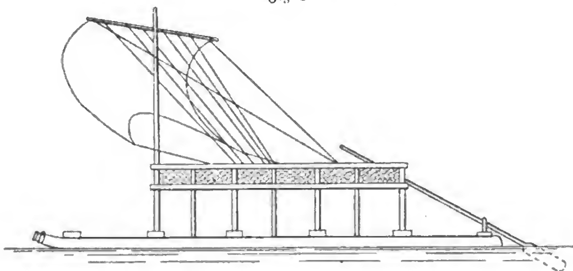
*) Berlin, Weidmannsche Buchhandlung 1904.
**) „Nautik der Alten".

bunden. Damit ist der Hauptkörper des Floßes hergestellt, welcher durch Breite und Plattheit an den Boden eines breiten homerischen Kauffahrers erinnerte . . ."

Auf dem Floße wurde dann auf Stützen ein „Sturmdeck" errichtet. Um den Aufenthalt auf diesem Sturmdeck auch bei bewegter See sicher zu machen und die dort gelagerten Vorräte gegen Spritzer zu schützen, wurde auf die nach oben durchlaufenden Deckstützen eine Reling gelegt und durch Ausfüllen des Zwischenraumes zwischen Reling und Sturmdeck mit Weidengeflecht ein Schanzkleid hergestellt.

Ein Mast mit Rahe, die mit Brassen versehen ist und das mit Schoten zu setzende und durch Gordings zu bergende Segel trägt, sowie ein Ruder vervollständigen die Ausrüstung dieses Floßes, das, wie eine beigefügte Abbildung zeigt, in ähnlicher Form noch heute von den Einwohnern Brasiliens benutzt wird.

Fig. 1.



Aßmann berührt dann noch kurz, daß Homer weder ein Fall für die Rahe, noch ein Stag für den Mast, noch einen Anker anführt. Ich halte mit ihm dafür, daß das Fall als selbstverständlich fortgelassen ist, ein Stag nicht nötig war; das Fehlen des Ankers dagegen halte ich bei der sonstigen Genauigkeit homerischer Schilderungen für durchaus beabsichtigt und für einen wertvollen Beweis dafür, daß es sich hier lediglich um ein Floß handelt, das eben seiner Bauart, des flachen, nur wenig ins Wasser tauchenden Bodens wegen einfach auf den Strand fahren kann, während für jedes Kielfahrzeug das Auflaufen auf Strand mit Gefahren verbunden und ihm daher ein Anker unentbehrlich ist. Wie denn auch heute noch an der brandungsgepeitschten Koromandelküste an Stelle von Booten zum Landen von Menschen und Gut die unter dem Namen „Katamaran" bekannten Flöße üblich sind.

Gegen die theoretische Möglichkeit der Aßmannschen Konstruktion habe ich nur einzuwenden, daß mir die Höhenlage des Sturmdecks die Stabilität des Floßes ungünstig zu beeinflussen scheint. Dieser Einwand erscheint um so berechtigter, als eins der im Völkermuseum in Berlin vorhandenen Modelle brasilianischer Flöße, jangada, die Aßmann zum Beleg seiner Konstruktion anzieht, bei wesentlich niedrigerer Lage des fliegenden Decks ein richtiges Mittelschwert aus Holz von bedeutender Tiefe im Verhältnis zu den Abmessungen des Floßes trägt, wie richtige „Floße".

Charnock*) sagt von den jangadas oder balzas von Guayaquil, daß sie nicht allein für Flüsse geeignet seien, sondern sich auch auf See wagen, die beigegebene Abbildung zeigt aber kein fliegendes Deck, wie die Modelle, sondern nur eine Balkenlage auf den Floßbäumen, über der ein Dach angebracht ist.

*) »A history of marine architecture«, London 1800, I, S. 13; vergleiche auch Pâris, »Essai sur la construction navale chez les peuples extra-européens etc.«, S. 148.

Das im Museum für Völkerkunde in natürlicher Größe vorhandene brasilianische Floß besteht aus äußerst leichten, 15 bis 20 cm starken Stämmen. Die Stützen des fliegenden Decks sind etwa ³/₄ m lang und nicht stärker als gewöhnliche Schemelbeine. Sie werden in Löcher der Floßstämme gesteckt und auf ihre obere Enden die Bretter gestreift, die das Deck bilden. Die Modelle zeigen dieselbe Bauart und auf dem fliegenden Deck noch ein gewölbtes Mattendach.

Ein so leichtes Bauwerk wie das fliegende Deck muß von der ersten über das Floß gehenden See hinweggefegt werden, und schließlich würden die Floßkörper selbst im Seegang auseinandergerissen werden, wie dies Charnock auch als häufiges Vorkommnis anführt. Wir haben es bei den jangadas daher mit Flössen für Binnengewässer zu tun, die unter besonders günstigen Verhältnissen auch auf See gebraucht werden können.

Aßmann sagt dann im Anschluß an die Erwähnung der jangadas: „Ähnliches kommt auch im Stillen Ozean vor“ (S. 10). Dies trifft nicht zu, die mit fliegenden Decks versehenen Fahrzeuge der Südseeinseln, denn nur um diese kann es sich handeln, sind keine Flöße, sondern Fahrzeuge von Bootsform, deren geringe Stabilität durch einen oder zwei seitlich angebrachte, fest mit dem Bootskörper verbundene, zigarrenförmig gestaltete Baumstämme, Auslieger, gesichert wird.

Müssen demnach die von Aßmann angeführten, sozusagen „lebenden“ Vertreter seines odysseeischen Floßes als Beweis für seine Konstruktion zurückgewiesen werden, so liefert er selbst, wenigstens indirekt, in seinen weiteren Ausführungen Beweise gegen deren Wahrscheinlichkeit.

Zunächst stellt das schon früher angeführte Tonlampenbild (S. 6) ein einfaches, aus roh behauenen Baumstämmen ohne jeden Belag gebildetes Floß dar. Dann kann Aßmann, obwohl er die Erfindung des Floßes dem Odysseus oder Homer nimmt und sie auf die Phoinikær zurückführt, kein Analogon zu seiner Konstruktion geben; das einzige Floß, das er auch in Abbildung zeigt (S. 25) ist ein aus aufgeblasenen Tierhäuten gebildetes und daher sehr hoch schwimmendes kurzes Floß von einem assyrischen Relief von Kujundschik aus der Zeit um 700 v. Chr., das keinerlei fliegendes Deck zeigt. Über die Tierbälge sind zwei Balkenlagen gelegt, auf denen eine schwere Last auf besonderer Unterlage gelagert ist. Bei der Sorgfalt, mit der Aßmann seine Untersuchung über den Ursprung des Floßes geführt hat, darf man annehmen, daß er ein Analogon seiner Konstruktion, wenn ein solches in Abbildung oder Beschreibung erhalten wäre, wohl angeführt haben würde.

Erscheint somit einerseits das von Aßmann nach der Beschreibung Homers nachkonstruierte Floß der Odyssee weder durch Überlieferung noch durch „lebende“ Vertreter gestützt, so sprechen noch andere Gründe gegen seine Ausführung in der beschriebenen Art.

Das Aßmannsche Floß ist ein sehr künstlicher Bau, der mit den verfügbaren einfachen Werkzeugen, Axt, Beil, Bohrer, auch von dem erfindungsreichen Odysseus schwerlich in der Zeit von vier Tagen, selbst unter Zuhilfenahme der Nächte, hergestellt und zu Wasser gebracht werden konnte. Aber sehen wir von der Zeitbestimmung als dichterischer Freiheit ab, so würden doch die genannten Werkzeuge nicht genügt haben, um das fliegende Deck herzustellen. Zu diesem mußten leichte Bretter verwendet werden, um die Stabilität zu sichern, Bretter aber mußten nach Aßmann (S. 4) „wegen ihrer schwierigen Herstellung durch einen einzelnen und wegen der fehlenden Säge möglichst vermieden werden“. Aßmann umgeht eine genaue Angabe des Konstruktionsmaterials der fliegenden Brücke. Er sagt nur auf S. 7: „so paßte für . . . viele Teile des Oberbaues eine feinere Balken- oder Bohlenform.“ Nachdem er dann das betreffende griechische Wort ἴκρια aus Homer selbst als Verdeck, Halbdeck erklärt und aus Herodot die Verwendung desselben Wortes zur Bezeichnung der Plattformen, wagerechten Holzböden auf senkrechten, eingerammten Pfählen, auf denen die Hütten der Pfahlbauern

standen, nachgewiesen hat, führt er aus: „Man nehme ἴκρια, wie sie sich aus Herodots vorerwähnter Schilderung ergeben, und setze sie anstatt über den See, auf das von Odysseus gezimmerte Floß, so erhält man in den Grundzügen das richtige Bild, nämlich eine hochbeinige Plattform, wie eine Art Sturmdeck oder fliegendes Deck oder Brücke über dem Floß.“

Nun kann aber die Plattform oder vielmehr die zu ihrer Herstellung nötigen Bohlen oder Bretter nicht allein von den Stützen getragen werden, die Erklärung Aßmanns (S. 8): „Auch das Schiffsdeck ist ja ein von den aufsteigenden Rippen getragener Bretterboden“, trifft in dieser Allgemeinheit nicht zu. An den Spanten sind in Höhe des Decks von hinten nach vorn durchlaufende starke Balken, die Balkweger, befestigt, auf ihnen lagern quer über die Schiffsbreite die Decksbalken und auf diesen erst werden in der Längsschiffsrichtung die Decksplanken gelegt und befestigt. Eine solche Unterlage ist auch für ein fliegendes Deck nicht zu entbehren, zum mindesten mußten die Stützen jeder Seite durch Längsbalken verbunden werden, auf die querschiffs die einzelnen Bohlen des Holzbodens gelegt wurden. Die Stützen läßt Aßmann nun noch über das Deck weiter nach oben laufen, legt auf ihre oberen Enden eine Regeling und flechtet sie mit Weiden aus. Mit dieser hohen Oberbelastung wäre das Floß sicherlich nicht seefähig gewesen, um einen leichteren Oberbau herzustellen, fehlten aber die Werkzeuge.

Doch geben wir einmal die Möglichkeit zu, das Floß Aßmanns habe die nötige Stabilität, wie stellt sein Konstrukteur sich nun sein Verhalten in See vor?

„Wie die Wasser des Sees unschädlich unter den ἴκρια des Pfahlbauers wogen, so mögen die Meereswellen über das Floß . . . des Odysseus hinwegspülen, sie können (wenn nicht durch Sturm zu ungewöhnlicher Höhe gesteigert) dem Helden nichts anhaben, welcher hoch über ihnen auf seiner Kommandobrücke, seinem Sturmdeck, dahinfährt.“

Aßmann scheint anzunehmen, daß Odysseus bei Sturm auf seinem Sturmdeck weiter nichts zu befürchten hatte, als naß zu werden. Das mag für die Pfahlbauer auf ihren Plattformen gelten, deren Pfähle fest im Grunde des Sees eingerammt waren, für die ohne weitere Versteifung in den Floßbäumen gespurten Stützen des fliegenden Decks aber sicherlich nicht. Außer den über das Floß hinwegspülenden Seen erschüttern die schweren Bewegungen des Floßes in dem Seegange die Deckstützen und das von ihnen gestützte Deck gewaltig. Nicht genug damit, bildet das Floß selbst, aus runden Baumstämmen vereint, kein festes, unbewegliches Ganzes; beim Heben und Senken im Seegange, durch jede überstürzende See geraten die einzelnen Bäume für sich in Bewegung und mit ihnen die auf ihnen gespurten Stützen. Diesem Zerren, Reißen, Schütteln, verbunden mit dem unmittelbaren Anprall der überbrechenden Wellenkämme dürfte die fliegende Brücke nicht lange widerstehen, sondern in kurzer Zeit zusammenbrechen. Wie häufig brechen die auf großen, festgefügten und abgestrebten Flößen aus starken Balken aufgebauten Geschützscheiben lediglich infolge des Stampfens des Floßes im Seegang in sich zusammen! Und das fliegende Deck Aßmanns sollte halten?

Odysseus war nicht der erste auf den Strand geworfene Schiffbrüchige, der sich ein Floß baute, und auch nicht der letzte, aber nie hat nachweislich jemand in solcher Lage ein solches Floß, wie Aßmann angibt, gebaut. Man hat sich darauf beschränkt, ein möglichst festes Floß zu bauen, auf dem durch Bohlen, halbgespaltene Stämme und dergleichen ein Schutz gegen das Eindringen des Wassers von unten geschaffen und das Spritzwasser durch niedrige Bordwände abgehalten wurde, die überdem einen Halt bei stürmischer See für die Menschen boten. Nie hat man von dem Bau eines Sturmdecks gehört. Ja selbst die Flöße, die auf heutigen Dampfern als Rettungsgeräte mitgeführt werden und die aus eisernen zylindrischen, fest miteinander verbundenen Schwimmkörpern bestehen, tragen die über ihnen angebrachte Plattform nicht so hoch, daß die Menschen gegen Spritzer geschützt sind.

Odysseus, der „auch im Meere so viel herzkränkende Leiden erduldete", war sicherlich seebefahren genug, um sich nicht einem solchen Floße, wie es Aßmann aus dem Homer herauskonstruiert hat, zu einer 18tägigen Seefahrt außer Sicht von Land selbst in Sommerwetter und im Mittelmeer anzuvertrauen.

Um die Frage nicht neuerdings wieder zu verwirren, trete ich der Aßmannschen Auffassung bei, daß es sich um ein Floß handelt. Wenngleich ich mich den von Breusing geltend gemachten Bedenken nicht ganz verschließen kann, „daß unter allen Fahrzeugen, die ein Seemann . . . zu einer Seereise benutzen möchte, ein Floß sicher das allerletzte sein würde . . .", daß man ihm nicht zumuten dürfe, „daß er das unbeholfenste, geradezu verzweifelte Rettungsmittel wählt und sich ein Floß baut, um damit über See zu fahren . . ., von dem ihn die erste beste Sturzwelle fortgespült hätte, wenn es nicht vielleicht selbst sofort gekentert, d. h. umgeschlagen wäre", so scheinen mir doch zwei gewichtige Gründe für die Wahl eines Floßes zu sprechen. Erstlich ist es am leichtesten, von einem Menschen in der gegebenen Zeit von vier Tagen mit den gegebenen Werkzeugen, Axt, Beil, Bohrer herzustellen und zu Wasser zu bringen. Zu diesem äußeren kommt noch ein zweiter innerer, in der Dichtung selbst liegender Grund.

Die Schutzherrin des Odysseus, Athene, hat die augenblickliche Abwesenheit seines Verfolgers Poseidon bei den Äthiopen benutzt, um im Rate der Götter die Heimkehr des göttlichen Dulders zum Beschluß zu erheben. Hermes, der Götterbote, überbringt diesen Beschluß in Form eines Befehls an Kalypso, die sich ihm, wenn auch widerstrebend, beugt. Sie fordert infolgedessen den Odysseus auf, ein Floß zu bauen, verspricht ihm Kleider und Wegzehrung sowie günstigen Fahrwind.

Odysseus mißtraut der plötzlichen Sinnesänderung der Kalypso, die ihn sieben Jahre lang auf ihrer Insel festgehalten hat, und empfindet insonderheit ihre Aufforderung, die Seereise auf einem Floße zu unternehmen, als Spott und Hohn. Erst als Kalypso ihm schwört, daß sie ihm kein Übel zum Schaden ersehen will, entschließt er sich zum Bau des Floßes.

In der Hauptsache stimme ich also mit Aßmann überein, wenngleich ich aus seemännischen Gründen seine fliegende Brücke verwerfen muß. Ich nehme auch seine, weiter vorn gegebenen Ausführungen, soweit es sich um die Zurichtung der Bauteile, den Bau des Floßkörpers und die Takelung handelt, mit der Einschränkung an, daß die Floßbäume nur von den Ästen befreit wurden.

Auf dem nackten Floße, durch dessen Spalten das Wasser von unten drang, und das selbst bei mäßiger achterlicher Briese durch den aufkommenden Wellengang überspült wurde, konnte Odysseus unmöglich mit seinen Vorräten hausen. Er mußte zu diesem Zweck ein möglichst wasserdichtes Deck herstellen und dies durch eine Reling gegen Überflutung sichern.

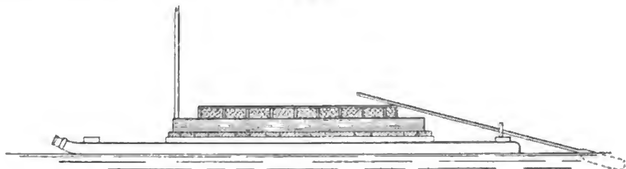
Aßmann gibt (S. 8) für das homerische Wort *ἴκρια* die Erklärung Verdeck, Halbdeck. Das erste Wort ist kein seemännischer Ausdruck, und mit ihm wird stets der Begriff verbunden, daß unter dem Verdeck sich ein verdeckter Raum befindet. Ersetzen wir ihn durch den seemännischen Ausdruck Deck und betrachten wir z. B. den technischen Ausdruck „ein Deck legen", so verschwindet die Gedankenverbindung mit dem zu verdeckenden Raum hinter der Vorstellung, wie das Deck aus seinen einzelnen Bestandteilen, den Decksplanken, die nebeneinander auf den Decksbalken befestigt werden, entsteht.

Hiernach dürfte es verständlich sein, wenn ich sage, Odysseus legte auf dem Floß ein Deck, und zwar verfuhr er meiner Ansicht nach folgendermaßen. Er füllte die Zwischenräume zwischen den einzelnen Bäumen des Floßes durch geeignete Hölzer aus — wie wir dies übrigens auch an den jangadas sehen —, die gleichmäßig etwas über die Oberkante der Bäume hervorragten und an ihrer oberen Seite glatt behauen waren, so daß sie eine wagerechte Fläche bildeten, auf der querschiffs die Decksplanken — hier roh behauene Bohlen — gelegt und mit der Unterlage und den Floßbäumen durch Holznägel verbunden wurden.

Das Deck, das etwa zwei Drittel der Breite des Floßes gleichmäßig nach beiden Seiten von der Mitte aus einnahm und etwa 2 m lang war, umschloß Odysseus mit Setzborden, d. h. Bohlen, die am Rande des Decks senkrecht aufgesetzt und mit den Decksplanken und den unterliegenden Floßteilen fest durch Holznägel verbunden wurden und so einen Abschluß des Decks nach außen und eine Schutzwehr gegen Überflutung bildeten.

Somit ist der eigentliche Floßkörper vollendet, es wird der Mast und die Rahe innerhalb des Setzbordes aufgestellt und das Ruder angebracht und schließlich als Schutz gegen Spritzer ein Weidengeflecht auf dem Setzbord zwischen dort eingesetzten Pfählen ausgeführt.

Fig. 2.



Wir haben nun also ein hochschwimmendes stabiles Floß vor uns, auf dessen Deck Odysseus (verhältnismäßig) hoch über der Salzflut dahinfahren konnte.

Es bleibt nun noch die Bedeutung von ὕλη aufzuklären, die Odysseus in Menge auf das Floß brachte; Ballast bedeutet dies auf keinen Fall, sondern Laubwerk und Rindenwerk, das zum Dichten der Fugen zwischen den Decksbohlen und als Lager gebraucht wurde.

Ein derartiges Floß konnte mit den gegebenen Werkzeugen in der gegebenen Zeit erbaut werden, es vereinte Schwimmfähigkeit und Stabilität mit fester Verbindung der einzelnen Floßteile, und auf ihm konnte Odysseus bei der vorhandenen „guten Gelegenheit“ hoch über den Salzwogen der Heimat zustreben. Einem solchen Unwetter, wie es der von den Äthiopen heimkehrende Wogenerreger Poseidon in seinem Zorn erregte, war es allerdings ebensowenig gewachsen wie die heutigen mächtigen, nach allen Regeln der Kunst gebauten und fest verbundenen kalifornischen Holzflöße dem schweren Seegange des Stillen Weltmeeres. Der Seefähigkeit des Floßes sind eben gewisse Grenzen gesetzt.

Meuss, Kapitän zur See z. D.
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.



Der Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905.

Die Zusammensetzung der beweglichen Verteidigung im Jahre 1905 soll nach dem Voranschlag folgende sein:

Ort	In Dienst				In Disponibilität				In Reserve				Hulks	Unterwasserboote	
	Torp.-Avisos, Torpbtsjäg.	Torpedoboote Hochsee	Torpedoboote 1. Klasse	Torpedoboote 2. Klasse	Torp.-Avisos, Torpbtsjäg.	Torpedoboote Hochsee	Torpedoboote 1. Klasse	Torpedoboote 2. Klasse	Torp.-Avisos, Torpbtsjäg.	Torpedoboote Hochsee	Torpedoboote 1. Klasse	Torpedoboote 2. Klasse		Unterwasserboote	Tauchboote
Dünkirchen	1	—	6	—	—	1	6	—	—	—	2	—	—	4	—
Cherbourg	1	2	7	2	2	—	12	—	—	—	5	6	—	2	7
St. Servan	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Aberwrach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Brest	1	3	5	3	2	6	6	—	—	—	2	7	—	6	1
Lorient	1	1	2	2	1	—	8	—	—	—	2	3	—	—	—
Rochefort	1	—	3	1	1	—	6	—	—	—	4	2	—	—	—
Toulon	1	4	4	9 1 Ved.	2	6	6	—	—	2	10	10 3 3. Kl.	—	—	—
Port Vendres	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Ajaccio													—	—	—
Bonifacio	1	—	7	—	1	1	7	—	—	2	—	—	1	—	—
Bastia													1	—	—
Oran	1	—	6	—	1	—	6	—	—	—	2	—	—	—	—
Algier	1	—	3	—	—	—	3	—	—	—	1	—	—	2	—
Biserta	1	2	6	—	1	—	6	—	—	1	2	—	—	4	—
Goulette	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Sussa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Rach-Dua	1	—	4	—	—	—	4	1 3. Kl. 2 Ved.	—	—	2	1 3. Kl.	—	2	—
Saigon															
Tongking	1[1]	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	2	—
Diego Suarez	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	2	—
	12	12	61	17 1 Ved.	11	14	78	1 3. Kl. 2 Ved.	—	5	32	28 4 3. Kl.	4	28	8

Außerdem sollen zur Erprobung in Dienst sein die Unterwasserboote „Q 41" (5 Monate), „Q 42" (4 Monate), „Q 43" (2 Monate), „Aigrette" (1 Monat), „Cicogne" (4 Monate).

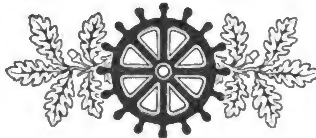
[1]) 3 Monate. — [2]) 7 Monate.

Der Kammer ist soeben der Haushaltsvoranschlag für das Jahr 1905 zugegangen, in dem für die Marine 254 449 050 Mark, rund 4 Millionen Mark mehr als im laufenden Jahre, gefordert werden. Die Mehrforderungen sind am höchsten in dem Kapitel Flottenbesatzungskorps, nämlich 960 000 Mark, wodurch dem Mannschaftsmangel abgeholfen werden soll; dementsprechend ist das Kapitel Naturalverpflegung um 512 000 Mark erhöht worden. Personal- und Materialtransport weisen eine Vermehrung um 53 600 Mark und 652 000 Mark auf. Dagegen zeigt das Kapitel Verproviantierung der Flotte, von dem ein besonderes Kapitel: Besoldung der Proviantamtsarbeiter, abgezweigt ist, keine Veränderung, woraus zu schließen ist, daß eine Vermehrung der Indiensthaltungen nicht geplant ist.

Die für die Schiffsbauten geforderte Summe beträgt 41 200 000 Mark (? D. Red.), wovon auf Neubauten auf Privatwerften ein Mehr von 2 208 000 Mark entfällt, dem im Abschnitt Artillerie eine Mehrforderung von 779 946 Mark entspricht.

Trotz der in den Verhandlungen über das diesjährige Budget in der Kammer verlangten Beschleunigung der Einrichtung und Ausrüstung der Flottenstützpunkte ist für diese nur der gleiche Betrag wie im laufenden Jahre gefordert.

Den Mehrforderungen stehen in einzelnen Kapiteln geringe Minderforderungen gegenüber, so daß die Gesamtmehrforderung, wie oben gesagt, etwa 4 Millionen Mark ausmacht.



Literatur.

Amerika noch nicht am Ziele. Transgermanische Reisestudien von W. v. Unruh. — Frankfurt a. M. Neuer Frankfurter Verlag.

Das v. Unruhsche Buch gehört nach Art und Anlage demselben Kreise an wie v. Polenz, „Land der Zukunft" und Goldbergers „Land der unbegrenzten Möglichkeiten". Es sind — ehrlich eingestanden — nur Reisestudien, die der Verfasser gibt, damit aber bietet er zugleich das Bild, das sich auch anderen von Europa nur vorübergehend über das große Wasser ziehenden Wanderern bieten wird. Der Eindruck, den man beim Lesen des Buches und sicherlich auch bei persönlicher Erprobung gewinnen wird, ist aber nur der: „to Hus is best". Insbesondere der an deutsche Ordnung gewohnte Reisende wird zu dem Ergebnis kommen, daß er drüben nicht dauernd weilen möchte und daß er so manchem, was ihn daheim bisher verdrossen, im stillen abbitten wird. v. Unruh ist indessen keineswegs nur Pessimist; für das Große und Gewaltige im amerikanischen Leben hat er offene Augen und auch die liebenswürdigen Züge, die sich ihm bei Männern und Frauen, in ihrer freien Art sich zu geben, aufdrängten, finden bei ihm freundliche und warme Anerkennung. Verfasser besuchte auch St. Louis; denen also, die die Worlds fair im kommenden Sommer besichtigen wollen, wird sein Buch eine nützliche Vorbereitung sein.

Chinas handelspolitische Stellung zur Außenwelt. Von H. v. Bülow. — Berlin 1904. Wilhelm Süsserott. — Preis 4 Mark.

H. v. Bülow ist derselbe Schriftsteller, dessen „Staaten des Wetterwinkels" wir vor kurzem an dieser Stelle besprachen — Jahrgang 1904, Seite 261. — Bei der Betrachtung seines Themas stehen für ihn, abgesehen von den Verhältnissen Österreich-Ungarns, die Beziehungen Rußlands und Japans zu China im Vordergrunde. Wenn er auch Rußlands „unsinnigen und ganz gehaltlosen" Absolutismus verurteilt und von dem gouvernementalen und administrativen Können der russischen Regierung nichts wissen will, so hat er doch für das diesem Staatsgebilde innewohnende ungeheure Beharrungsvermögen das richtige Urteil, und er läßt trotz der zur Zeit feindlichen Beziehungen die Möglichkeit nicht aus den Augen, daß Rußland und Japan sich dereinst in die Herrschaft Ostasiens teilen, und daß der Einfluß des übrigen Europas daraufhin mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt wird. Auch Chinas Beharrungsvermögen wird, wenn es auch europäische Industrieerzeugnisse noch auf lange Zeit hinaus aufnimmt, einer wirtschaftlichen Unterjochung niemals unterliegen, sehr interessant zeigt vielmehr der Verfasser an einem einzelnen Beispiel, wie chinesischer Gewerbefleiß einem Erzeugnis böhmischer Industrie auf dem indischen Markt so erfolgreiche Konkurrenz machte, daß die betreffende europäische Arbeiterschaft geradezu am Hungertuche zu nagen gezwungen ist.

Leider wird die sonst recht interessante Schrift durch eine fast unerträgliche Anzahl von Druckfehlern entstellt; wer sich darüber hinwegsetzt, wird in dem Buche einen durchaus lesenswerten Beitrag zu der für die Gegenwart und nächste Zukunft lebenswichtigen ostasiatischen Frage finden.

Der Krieg zwischen Rußland und Japan. Auf Grund zuverlässiger Quellen bearbeitet von Walter Erdmann v. Kalinowski, Hauptmann a. D. Mit Karten und Skizzen. — Verlag der Liebelschen Buchhandlung. Berlin 1904. — Erstes Heft Preis 1,20 Mark.

Es lag nahe, daß die freilich allzu langsam sich entwickelnden Ereignisse des Krieges zwischen Rußland und Japan eine Reihe fleißiger Federn ans Werk rufen würden,

die jenen Vorgängen eine über die Aufgaben der Tagespresse hinausgehende Darstellung widmeten. Eine solche Arbeit liegt nun in dem oben genannten Heft vor, das sich freilich beim Mangel anderen Materials in der Hauptsache mit den Ursachen des Krieges, den Kampfmitteln, den Fragen der Neutralität und des Völkerrechts und deren Beziehungen bezw. den daraus sich ergebenden Gruppierungen der anderen Mächte beschäftigt. Wenn auch hier und da kleine Irrtümer untergeschlüpft sein mögen, liest sich diese Arbeit doch gut und erscheint, von einem durchaus objektiven Urteil getragen, vollständig, zuverlässig und der Aufgabe angepaßt.

Nur gegen einen Satz der Vorrede möchten wir protestieren. Solche Kriegsbeschreibung würden wir doch nicht als „eine für jeden schmackhafte Lektüre“ bezeichnen, „die in freien Stunden in behaglicher Ruhe zu genießen“ wäre. Dazu sind die Dinge, die sich jetzt in Ostasien vorbereiten, von zu gewaltigem, weittragenden Ernst, und ein „hinten weit in der Türkei, wo die Völker aufeinander schlagen“ gibt es in unserer Zeit, wo alle Großstaaten Weltpolitik zu machen gezwungen sind, doch wohl nicht mehr.

Soll und Haben in Deutsch-Südwestafrika. Von Dr. Erwin Rupp. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin 1904. — Preis 1 Mark.

Verfasser hat in der vorliegenden kleinen Schrift, noch bevor die Aufstände im Schutzgebiet grausige Randglossen zu seinen Darlegungen lieferten, entwickelt, was bisher dort geschehen und unterlassen ist, und was noch weiterhin nötig erscheint, um die Schätze dieser weiten Flächen zu heben und für das Mutterland nutzbringend zu machen. Einstweilen erfährt das Soll eine gewaltige Belastung durch die zur Niederwerfung des Aufstandes erforderlichen Aufwendungen. Ob danach deutsches Privatkapital alsbald zu weiteren erheblichen Aufwendungen bereit sein wird, muß die Zukunft lehren. Jedenfalls zeigt uns Rupp wie mancher andere vor ihm, daß des Habens dort, wenn man die Sache am richtigen Ende anfaßt, sehr viel sein muß, und daraus folgt, daß wir im Hinblick auf unsere Enkel keinesfalls berechtigt sind, wegen augenblicklicher Opfer und Mißerfolge den Mut sinken zu lassen.

Die Unfallversicherung des Deutschen Reiches. Gemeinverständlich dargestellt von Dr. Konrad Weymann, Kaiserlicher Regierungsrat. — Verlag von Franz Vahlen. Berlin 1904. — Preis 90 Pfennige. In Partien billiger.

Der auf dem Gebiet volkstümlicher Darstellungen unserer Schutzgesetzgebung bereits bewährte Verfasser liefert in dem vorgenannten kleinen Heft eine recht gut und einleuchtend geschriebene Darstellung unserer Unfallversicherungsgesetzgebung in bezug auf ihre Entwicklung und Tragweite, die Voraussetzungen der Versicherung und die Leistungen, die dem Versicherten im Fall seiner Verletzung zustehen. Wir haben die Schrift mit Interesse durchblättert und können sie allen denen, die an den Fragen dieses Versicherungszweiges beteiligt sind — insbesondere also auch den Beamten der Marine zur allgemeinen Information — bestens empfehlen.

Krieg und Seekabel. Eine völkerrechtliche Studie von Dr. Franz Scholz, Gerichtsassessor im Reichspostamt. — Verlag von Franz Vahlen. Berlin 1904. — Preis 4 Mark.

Das Völkerrecht unterscheidet sich von allem sonstigen Recht dadurch, daß ihm das Merkmal der Erzwingbarkeit abgeht; ganz besonders erheblich wird dieser Mangel im Kriege und sehr mit Recht bemerkt der Verfasser der uns vorliegenden Studie: „Die tatsächliche Macht birgt hier das Recht in sich“ und an anderer Stelle zitiert er den Satz eines französischen Schriftstellers: „L'interruption des communications sera le droit, et on ne voit pas de moyen de l'empêcher parcequ'elle est conforme à la nature des choses“. Die Erkenntnis dieses Tatbestandes steht gleichwohl dem hohen Interesse nicht entgegen, welches eine Untersuchung der Rechtsverhältnisse unter-

seeischer Kabel für die kriegführenden Parteien wie mehr noch für die Neutralen in sich trägt. Die Kriegsereignisse der jüngsten Vergangenheit, jenes „war of coal and cables" zwischen Spanien und Amerika und das Verhalten Englands auch gegenüber den Neutralen im Burenkriege haben das Recht der Unterseekabel in den Mittelpunkt der wissenschaftlichen Diskussion gerückt, die immerhin, mag auch die Zukunft wieder neue Probleme stellen, schon wertvollste Ergebnisse gezeitigt und vieles zur Klärung der schwierigen Fragen beigetragen hat.

Verfasser hat sich ein hohes Verdienst dadurch erworben, daß er dem Gegenstand eine von reicher Sachkenntnis getragene, zwar streng wissenschaftliche aber doch sehr gut lesbare Abhandlung gewidmet hat; demjenigen, dem das Studium des Ganzen zu mühselig ist, oder zu fern liegt, werden auch die am Schluß vorgetragenen „Ergebnisse" von Nutzen sein; im übrigen sind auch wir der Ansicht, daß auf diesem schwierigen Gebiet ein reales und zwar nicht nur durch Strandbatterien unterstütztes Vorgehen wirkungsvoller sein wird als Zukunftsideale. Solche Vorsorge auch für ein unabhängiges Kabelnetz gehört zur Bereithaltung der Angriffs- und Verteidigungsmittel, auf die kräftige Staaten in unserer Zeit des bewaffneten Friedens nicht verzichten können.

Quer durch die Mandschurei in den Kämpfen gegen China 1900/01. Feldzugserinnerungen und Erzählungen von Alexander Wereschtschagin. Aus dem Russischen von Leutnant Ullrich. — Mülheim a. Rh. 1903. Verlag von C. G. Künstler Wwe. — Preis 2 Mark.

Die beiden Kriegsschauplätze im Schutzgebiet von Südwestafrika und im fernen Osten nehmen das Interesse der gebildeten Welt aufs lebhafteste in Anspruch, jedes Buch, das Nachrichten oder Schilderungen von dorther bringt, wird daher der Beachtung in weiten Kreisen sicher sein. Die Schilderungen von Wereschtschagin bilden eine ansprechende Lektüre für die Mußestunden, dem Soldaten werden sie einen ernsteren Inhalt bieten. Es regt unwillkürlich zum Nachdenken an, wie sich die nervösen und verwöhnten Industriearbeiter, die mehr und mehr die Reihen unserer Bataillone füllen, in Verhältnissen zurechtfinden würden, denen sich der anspruchslose und strapazengewöhnte russische Soldat ohne weiteres anzupassen weiß. Marschleistungen wie diejenige des auf Seite 105 erwähnten Pionierbataillons erfüllen an sich mit Staunen; Einrichtungen, wie sie das ostsibirische Schützenregiment — auf Seite 133 — in seiner Kantonnementsgarnison zu treffen wußte, um es sich dort behaglich zu machen, rufen die vollste Bewunderung wach.

Von „russischen Zuständen" haben wir gemeinhin nur eine sehr unvollkommene Vorstellung; zu der Annahme, daß der Verfasser seine Farben mit rosa versetzt hätte, haben wir kein Recht, denn sein Buch ist stellenweise sehr „russisch" für Russen geschrieben. Umsomehr kann dieses Buch namentlich dem Offizier empfohlen werden, der sich in dem gegenwärtigen russisch-japanischen Krieg ein Urteil über die inneren Verhältnisse der russischen Armee bilden will.

Das Stapel- und Schiffahrtsrecht Mindens .... Im Auftrage des Historischen Vereins für Niedersachsen bearbeitet von Dr. Gerhard Noack. — Hahnsche Buchhandlung Hannover und Leipzig. 1904. — Preis 2,40 Mark.

„Das Stapelrecht ist die Befugnis, die durch- oder vorbeiziehenden Kaufleute zu nötigen, ihre Waren auf bestimmte Zeiten in der Stapelstadt auszulegen und sie den Bürgern zum Verkauf anzubieten". — Es ist ein Klang aus sehr entschwundener Zeit, der aus diesen einleitenden Worten des oben genannten Buches zu uns herübertönt, und doch ein Klang, der noch immer unser Interesse in Anspruch nimmt, denn so riesenhaft der moderne Weltverkehr angeschwollen ist, so ist er doch immer noch nicht ganz frei von Fesseln, die der in gesetzliche Formen gehüllte menschliche Eigennutz ihm auferlegt. Das uns vorliegende Buch hat ein besonderes Interesse auch deshalb, weil es vor allem

Bremen war, das unter der Handhabung des Mindener Stapelrechtes zu leiden hatte; selbst die Kornzufuhr nach Bremen ward beeinträchtigt, weil die Mindener der freien Hansestadt im Wege des Stapelrechts ihre Preise machten. Ein Prozeß beim Reichskammergericht sollte über Streitigkeiten entscheiden, die sich aus der Ausübung dieses Rechtes ergaben. Als er nach dreißig Jahren zugunsten von Minden entschieden war, konnte man doch dort des Sieges nicht froh werden, und ein besonders günstiger Einfluß auf Mindens Handel ergab sich aus dem obsiegenden Urteil nicht. 20 Jahre später, 1769, ward das Stapelrecht durch einen Vergleich mit Bremen aus der Welt geschafft; ein Überbleibsel aus dem Mittelalter, das seine frühere wirtschaftliche Berechtigung längst verloren hatte. Es verlohnt sich, der ansprechend geschriebenen Schrift eine Mußestunde zu widmen; Referent hatte den Eindruck, daß man daraus auch für die Gegenwart recht gut noch lernen kann.

Zur Lebensgeschichte des Generalpostdirektors Schmückert. Von H. v. Müller, Generalleutnant z. D. — Berlin. E. S. Mittler & Sohn. — Preis 3 Mark.

Das neunzehnte Jahrhundert sah das deutsche Volk von tiefster Erniedrigung zu kraftvoller Einheit sich erheben. Das Rückgrat, an dem diese Wiedergeburt sich aufrichtete, war Preußens Heer und sein Behördenorganismus, die Mitarbeiter samt und sonders Männer, die in schwerer Zeit gestählt, vielfach von der Pike auf dienend, hohes Interesse bei uns Nachgeborenen in Anspruch zu nehmen voll berechtigt sind. In diesen Kreis gehört auch der Generalpostdirektor Schmückert, der aus den Freiheitskriegen zwar als Krüppel aber mit dem eisernen Kreuz 2. und 1. Klasse geschmückt heimkehrend und von unten herauf beginnend, berufen war, das preußische Postwesen auf eine Basis zu stellen, auf der der erste Reichspostmeister die Reichspost mit ihren viel weiteren Aufgaben ohne wesentliche Umgestaltungen aufzubauen vermochte. Das Lebensbild dieses interessanten Mannes und seine vielfachen Beziehungen zu den Männern anderer Berufskreise, die, vielleicht ohne Ausblick auf das höhere politische Ziel, doch unentwegt in gleicher Richtung arbeiteten, hat Generalleutnant v. Müller in sehr ansprechender Weise zu schildern verstanden. Seine Quellen waren neben Briefen und sachlichen Drucksachen hauptsächlich die ihm zur Verfügung gestellten Akten, aus deren verstaubter Umhüllung er allerhand freundliche Bilder hervorzuholen wußte.

An dem Hintergrund, auf dem diese Lebensläufe sich abspielten, beruht ihr hauptsächlichstes Interesse, er kommt in dem v. Müllerschen Buch sehr gut zur Geltung. Das Buch würde unseres Dafürhaltens für die Schiffsbibliotheken nicht ungeeignet sein; dies der Anlaß zu dem vorstehenden Hinweis.

Konversationsbuch für die Reise und den Selbstunterricht in drei Sprachen: Deutsch, Französisch, Chinesisch. Von Hsüch Chi Tschong, Dolmetschattaché bei der kaiserlich chinesischen Gesandtschaft in Wien. — A. Hartlebens Verlag in Wien. — Preis 2 Mark.

Das obengenannte Konversationsbuch gehört der in Hartlebens Verlag erscheinenden und von uns bereits wiederholt erwähnten Bibliothek der Sprachenkunde an. Es ist jedenfalls als eine höchst bemerkenswerte und hoch moderne Erscheinung zu bezeichnen, denn wer hätte noch vor 10 Jahren daran gedacht, auf den deutschen Büchermarkt ein Konversationsbuch des Chinesischen zu bringen. Freilich enger und immer enger gestalten sich die Beziehungen zwischen dem fernen Osten und der alten Welt, und so ist auch ein solches Buch am Platze und wird namentlich auch von den Angehörigen der Marine mit großer Freude begrüßt werden. In seiner Anlage ist das Buch auf den Gebrauch des täglichen Lebens zugeschnitten; es bringt die nötigen Redensarten für die Reise, die Ankunft im Gasthause, den Verkehr bei den Mahlzeiten und die Begegnung mit Handwerkern und Kaufleuten sowie ferner den nötigen Wörterschatz bezüglich Haus und Hof, Feld und Getier, Stand und Würden und Handwerk und Gewerbe. Immer-

hin wird viel Geduld dazu gehören, bis man einen gewissen Schatz der seltsam klingenden in lauter Einzelsilben zerhackten chinesischen Worte im Kopfe hat, aber schon die Möglichkeit allein, einen solchen Wortschatz zu erwerben, wie sie Hsüch Chi Tschong geboten hat, ist mit lebhaftem Danke zu bewillkommnen.

Deutsche Arbeitskammern. Untersuchungen zur Frage einer gemeinsamen gesetzlichen Interessenvertretung der Unternehmer und Arbeiter in Deutschland von Dr. Bernhard Harms, Privatdozent der Nationalökonomie und Statistik an der Universität Tübingen. — Verlag der H. Laupp'schen Buchhandlung. Tübingen 1904. — Preis 1,80 Mark.

Die Frage einer gesetzlichen Vertretung der Interessen unserer gewerblichen Arbeiterschaft bildet einen der wichtigsten Gegenstände in der augenblicklichen Entwicklung unserer Sozialpolitik. Leider vermeiden es diejenigen, die von Berufs wegen Anlaß haben, sich mit dieser Frage zu beschäftigen, sorglich, dem, worauf es dabei ankommt, auf den Grund zu gehen, und sie ziehen es vor, daraus im parteipolitischen Interesse Kapital zu schlagen. Verfasser erwirbt sich unseres Erachtens ein großes Verdienst um die Fortbildung des Gegenstandes, indem er sie, als einer der ersten wie es scheint, in den Kreis wissenschaftlicher Betrachtung einbezieht, um zunächst die in Betracht kommenden Begriffe zu klären und sodann an der Hand der im Ausland gewonnenen — zumeist nicht günstigen — Erfahrungen in Erwägungen über eine zweckmäßige Gestaltung dieser Dinge innerhalb des Deutschen Reiches einzutreten. Er glaubt feststellen zu können, daß innerhalb der bereits vorhandenen gewerkschaftlichen Organisationen der Arbeiter ein ausgesprochener Zug zur Neutralität sich geltend macht; so hält er es für durchaus möglich, sie aus parteipolitischen Banden frei zu machen und zur Mitarbeit an den Aufgaben des Staates heranzuziehen. „Nur auf diesem Wege — so meint er — wird man sie dazu bringen, sich, anstatt politischen Phantasmen nachzujagen, mit ganzer Kraft den Gegenwartsaufgaben zu widmen.

Schon wiederholt betonten wir, daß unseres Erachtens die Arbeiterfrage recht eigentlich auch eine Marinefrage ist; zu ihrer sachgemäßen Lösung bietet unseres Erachtens die Harms'sche Arbeit einen sehr wertvollen Beitrag und aus diesem Grunde wollten wir nicht unterlassen, an dieser Stelle darauf hinzuweisen.

Eine Arbeiterreise. Berichte von 77 badischen Arbeitern über den Besuch der ständigen Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt in Charlottenburg. Mit Erläuterungen herausgegeben von Dr. Carl Bittmann. — Karlsruhe. Verlag der Macklotschen Druckerei 1904. — Preis 1,20 Mark.

Ohne die Arbeiter ihrer Werften wäre die Marine trotz alledem nicht viel mehr als ein Messer ohne Klinge; daraus rechtfertigt sich für die Marine-Rundschau, wenn sie wenigstens an dieser Stelle der Arbeiterfrage ihre Aufmerksamkeit widmet. Ein großes Übel innerhalb unserer sozialen Verhältnisse liegt in dem Umstand, daß wir von dem Dichten und Trachten unserer werktätigen Bevölkerung so außerordentlich wenig wissen. Einen höchst ansprechenden Einblick in dieses innere Leben gewähren die in dem vorgenannten Buch enthaltenen Berichte. Der Herr Verfasser, der Vorstand der großherzoglich badischen Fabrikinspektion, hatte es, zu einem erheblichen Teil durch verständnisvolles Entgegenkommen der Arbeitgeber, ermöglicht, 77 Arbeitern aus allen Teilen des badischen Landes zu einer Reise nach Charlottenburg zu dem oben angegebenen Zweck zu verhelfen. Nicht einer von den Reiseteilnehmern ist den von ihm nach der Heimkehr erbetenen Bericht schuldig geblieben, viele von ihnen haben die gewonnenen Eindrücke in ihrer Presse und in öffentlichen Vorträgen nutzbar gemacht. — Auch die Arbeitgeber hat der Verfasser sodann mit ihrem fast durchweg zustimmenden Urteil über diesen sehr beachtenswerten Versuch zum Wort verstattet. Der Eindruck, den wir beim Lesen des Buches gewannen, ist ein überaus erfreulicher. Wir sind überzeugt, daß es

sich hier nicht um etwas Gemachtes sondern um Echtes handelt; so kommen wir zu dem Ergebnis, daß das geistige Kapital, das in unserem Volke steckt, sehr hoch zu bewerten ist und daß es eine der vornehmsten Aufgaben unserer Zeit ist, dieses Kapital zu hegen und zu pflegen.

Das deutsche Offizierkorps und seine Aufgaben in der Gegenwart. Den Kameraden gewidmet von Paul v. Schmidt, Generalmajor z. D. — Berlin 1904. Verlag für Militär-Literatur von W. Schultz-Engelhard.

Wenn wir uns einerseits für verpflichtet halten, die Erscheinungen des Büchermarktes, die mit dem vorstehenden Thema sich beschäftigen, tunlichst zu registrieren, so müssen wir doch andererseits davon absehen, uns mit ihrem Inhalt, auch wenn er, wie in der Schrift des Generals v. Schmidt, vortrefflich ist, kritisch zu beschäftigen. Wir möchten aber nicht unterlassen, daran eine andere Bemerkung zu knüpfen. Wir sind im Zweifel, ob Bücher dieser Art, die doch nun einmal dem großen Publikum nicht vorzuenthalten sind, überhaupt geeignet sind, Nutzen zu stiften. Aus dem hier und da hervorklingenden Ton beweglicher Klage, aus dem Aufdecken mancher Schädlichkeiten könnte der oberflächlich Urteilende leicht ein Zugeständnis beginnenden Zerfalles schöpfen, das zu machen wir keineswegs willens sind. Was in diesen Büchern steht, wird sich auch der junge Offizier zumeist schon selber sagen können; wo es ihm daran fehlt, sind der ältere Kamerad und in letzter Linie der Regimentskommandeur berufen, beratend und tadelnd einzugreifen. Mit Recht nannte Kriegsminister v. Einem das Offizierkorps eine große Familie, die ihre inneren Angelegenheiten unter sich abmacht — dies unsere Meinung zur Sache, die auch General v. Schmidt freundlichst gelten lassen wolle.

Schwabe, Kurd (Hauptmann): **Mit Schwert und Pflug in Deutsch-Südwestafrika.** 2. Auflage. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin. — Preis 11,— Mark, geb. 13,— Mark.

Es ist wohl — allein die technische Schwierigkeit, ein Werk von so großem Umfange herzustellen, spricht dafür — nur ein Zufall, daß das Buch des Hauptmanns Schwabe gerade jetzt in zweiter Auflage erscheint; jedenfalls sind die daran vorgenommenen Änderungen nichts weniger als Augenblickserzeugnisse, sondern die Frucht langer, mühseliger Studien. Der ersten Auflage ist im Jahrgang 1899, Seite 768, eine eingehende Besprechung gewidmet worden, auf die hiermit verwiesen sein mag. Der zweite, die wirtschaftliche Entwicklung betreffende Teil des Werkes hat, den fortgeschrittenen Verhältnissen entsprechend, eine wesentliche Umgestaltung und Erweiterung erfahren; in letzterer Beziehung ist insbesondere auf die Arbeit des früheren Marinestabsarztes Dr. Sander über die Viehzucht des Schutzgebietes zu verweisen.

Wie die sonstige umfangreiche Literatur über Südwestafrika, beweist auch das vorliegende Werk, daß dort noch große Hoffnungen ihrer Erfüllung harren; für jetzt arbeiten wir wohl für unsere Enkel, aber diese Arbeit für die Zukunft kennzeichnet auch in anderen Beziehungen den Pflichtenkreis des heut lebenden Geschlechtes, und wir sind nicht berechtigt, zu verzagen, wenn unsere Aussaat uns noch keine Früchte bringt. Die Pioniere jener heut noch öden Flächen erfüllt es jedenfalls mit gerechtem Groll, wenn ein „Küstenbummler“ für ihre Mühen nur billige Witze hat; auch wir möchten nicht unterlassen, diese Sätze zu unterstreichen, wenn wir auch deshalb nicht ableugnen wollen, daß uns der beißende Humor in Herrn v. Kotzes Reisebeschreibung einige belustigte Stunden bereitet hat.

Die Geschichte der Buren 1652 bis 1899. Von Dr. Heinrich Lenk. Mit zwei Bildnissen. — Leipzig. Hefte 4251 bezw. 4322 und 4358 der Reclamschen Universalbibliothek.

Noch liegt das Todesringen der Buren-Republiken nicht so weit hinter uns, daß nicht auch im großen Publikum der Wunsch rege sein sollte, sich mit ihrer Geschichte zu

beschäftigen. Für den Laien ist freilich Lenks Werk etwas breit angelegt, wenn auch die Vorgeschichte bis 1806 verhältnismäßig kurz abgefunden ist. Indessen wir täuschen uns vielleicht über das Lesebedürfnis der Kreise, denen Reclams Universalbibliothek wohl hauptsächlich gewidmet ist, und dürfen es an sich als erfreulich bezeichnen, daß der Verlag Werke dieser Art in den Kreis seiner Publikationen aufnehmen zu können glaubt. Im großen ganzen zeigt das Buch, wie England, vor allem seit die Goldfelder Transvaals dessen Wert erst in das rechte Licht gerückt hatten, zielbewußt und ohne über die Vornehmheit seiner Mittel sonderliche Skrupel zu empfinden, auf das Ziel der Unterwerfung der Buren-Republiken hinstrebte. Vielfache Fehlgriffe des politisch kaum geschulten Volkes auf der einen Seite, Persönlichkeiten wie Cecil Rhodes auf der anderen, „bei denen die sittliche Seite wenig entwickelt war", ebneten ihnen den Weg, der sie nach langem, blutigem Ringen schließlich ans Ziel bringen sollte. Es gehört vielleicht einige Geduld dazu, sich durch dieses Buch hindurchzulesen, man wird es aber doch nicht unbefriedigt aus der Hand legen, und der Leserkreis, der seine Spargroschen an die ihm gebotenen Heftchen wendete, wird daraus für seine allgemeine und politische Bildung den gewünschten Nutzen ziehen.

Japan. Geschichte nach japanischen Quellen und ethnographischen Skizzen. Mit einem Stammbaum des Kaisers von Japan. Von W. Koch, k. und k. Oberleutnant a. D. — Dresden 1904. Verlag von Wilhelm Baensch. — Preis 7,— Mark.

Verfasser hat nach seiner Angabe einen mehr als zwölfjährigen Aufenthalt in Japan zum Studium japanischer Geschichtsquellen benutzt und sich dadurch in die Lage versetzt, ein sehr beachtenswertes, gründliches Werk zu liefern über die Geschichte jenes Volks im fernen Osten, das, unseren Großvätern noch kaum bekannt, heut in den Mittelpunkt der Interessen der europäischen Kulturwelt gerückt ist. Sicherlich keine Augenblicksarbeit, wirkt doch diese neue Geschichte Japans im gegenwärtigen Zeitpunkt äußerst aktuell. Wir sind natürlich nicht in der Lage, in eine kritische Nachprüfung der Einzelangaben und Namen einzutreten, die des Verfassers Darstellung ausfüllen, und vermögen nur zu bestätigen, daß das, was wir von Japans Geschichte aus anderen Quellen bereits wußten, durch seine Arbeit eine uns sehr wertvolle Erweiterung und Ergänzung gefunden hat. Unter den hier klar gewordenen Voraussetzungen erscheint es nicht mehr verwunderlich, daß die Japaner so überraschend schnell sich die Errungenschaften europäischer Kultur zunutze machten und in der Reihe der Kulturvölker einen Platz von solcher Breite für sich in Anspruch nahmen, daß sie uns unbequem und gefährlich wurden. Asiatische Gefühlsroheit machte es ihnen leichter als uns die deutsche Sentimentalität, alle Hilfsmittel rücksichtslos auszunutzen und grausam Menschen und Dinge zu beseitigen, die ihrem Vorwärtsstreben lästig waren.

Den wertvolleren Teil des Kochschen Werkes bildet indessen nicht seine Geschichte, sondern das, was er ethnographische Skizzen nennt. Hier finden wir alphabetisch geordnete Angaben über alle Verhältnisse des japanischen Kultur- und Wirtschaftslebens, über Sitten und Gebräuche, Verkehrsmittel und industrielle Verhältnisse, über das Heerwesen und die Kriegs- und Handelsflotte und insbesondere auch über die für Japan eigenartigen Erzeugnisse ihres hochentwickelten Kunstgewerbes, wie sie in ähnlicher Vollständigkeit und in so handlicher Form noch nicht geboten wurden. Hier erweist sich die eingehende Kenntnis der Verhältnisse, die der Verfasser draußen erworben, ganz besonders fruchtbringend, und hiermit hat er eine Arbeit geliefert, die gerade im gegenwärtigen Augenblicke für die abendländische Kulturwelt von hohem Nutzen ist.

Auf bildliche Beigaben hat Verfasser verzichtet, Interesse bietet der mit dem Jahre 660 vor Christus beginnende Stammbaum der Kaiser und Kaiserinnen von Japan. Nicht unerwähnt sei schließlich der äußerst prächtige, an die besten kunstgewerblichen japanischen Muster erinnernde Einband, mit dem die Verlagshandlung das Buch ausgestattet hat.

Historische Geographie von Mitteleuropa. Von Professor Dr. Kretschmar, Privatdozent an der Universität Berlin, Lehrer an der Kriegsakademie. — R. Oldenbourgs Verlag, München-Berlin. — Preis 15 Mark.

Das vorgenannte Buch bildet einen Teil des von den Professoren G. v. Below und F. Meinecke herausgegebenen Handbuches der mittelalterlichen und neueren Geschichte. Es bietet, wenn es auch zum glatten Herunterlesen wohl nicht geeignet ist, eine staunenswerte Fülle hochinteressanten Stoffes, der, mit sehr vollständigen Litteraturangaben ausgestattet, ein eingehendes Studium der wohl jeden Gebildeten interessierenden Materie der historischen Geographie unseres Heimatlandes ermöglicht. Verfasser zerlegt sein Thema zeitlich, abgesehen vom Altertum, in Perioden vom Jahre 1000 an bis um das Jahr 1770 und sachlich in die politische, physische und Kulturgeographie. In der physischen Geographie verweist er beispielsweise die Annahme der früheren erheblichen Größe von Helgoland in das Reich der Fabel und führt an, daß die natürliche Zerstörung durch Brandungswelle und Verwitterung nur langsam vor sich geht, insbesondere seit der immer breiter gewordene Riffgürtel die Kraft der Brandung bricht; für die Jade bezieht er sich auf das in der Marine leider nur wenig bekannte Buch des Deichgrafen O. Tenge: „Der Jeversche Deichband, Oldenburg 1884", in welchem die sehr allmähliche Entstehung dieses Meerbusens nachgewiesen wird. Die Entwicklung des Mündungsgebietes der Weichsel wird erörtert in dem Kapitel „Ostseeküste von Preußen". Die politische Geographie nimmt, als nicht erfreuliche Folge der ungeheueren Zersplitterung des Reichsgebietes, den breitesten Raum ein; hier kehren die einzelnen Bezirke, wie z. B. die Herzogtümer Schleswig und Holstein, in den verschiedenen Perioden wieder, sofern sie nicht im Laufe der Zeit eine ihren Bestand auflösende Neugestaltung erfuhren. Die Kulturgeographie schildert periodenweise den Zustand der ländlichen Siedlungen und Städte, der Landwirtschaft, des Waldes, des Bergbaues und des Verkehrs; für das Mittelalter ist außerdem noch die kirchliche Geographie als eine gewisse Abart der politischen Geographie eingeschaltet. Ein gutes Sachregister erleichtert die Benutzung des Werkes als Nachschlagebuch, für welchen Zweck es vorzugsweise benutzt werden dürfte.

Wir dürfen hoffen, daß vorstehende, des Raumes wegen leider nur knappen Angaben genügen werden, um die Aufmerksamkeit unseres Leserkreises auf die höchst wertvolle Publikation hinzuweisen.

Der Wettbewerb weißer und gelber Arbeit in der industriellen Produktion. Von Dr. Alexander Tille. Heft 2 der Sozialwirtschaftlichen Zeitfragen. — Berlin 1904. Verlag von Otto Elsner. — Preis 1 Mark.

Die ostasiatische Frage bildet eines der wichtigsten Probleme der Gegenwart; wenn ihre politische Seite vielleicht durch den zur Zeit draußen entbrannten Krieg einer gewissen Klärung entgegengeführt sein wird, dann wird sich die wirtschaftliche mit erneuter Energie in den Vordergrund drängen. Der Verfasser entwickelt bei der Betrachtung dieser wirtschaftlichen Seite der Frage einen bemerkenswerten Optimismus zugunsten der weißen Produktion, für den er allerdings auch Zahlen und sonstige Tatsachen ins Feld zu führen weiß. Die bisherige Anschauung stand unter dem Eindruck der ungeheueren Kräfteentfaltung Japans im letzten halben Jahrhundert und schloß daraus, daß uns von dort aus ein sehr ernster Wettbewerb drohe, der erdrückend werden mußte, wenn auch China sich aufraffte und in die industrielle Produktion nach abendländischem Muster eingriff. Nach Tille ist die japanische und sehr viel mehr natürlich noch die chinesische industrielle Arbeit unwirtschaftlich, liederlich und auf der Unternehmer Seite so unreell, daß durch diese Nachteile der geringe Vorzug des niedrigen Arbeitslohnes vollkommen aufgewogen wird; der gelbe Mensch ist nach seiner Meinung so minderwertig, daß er selbst für den eigenen Markt dem Weißen niemals ein vollwichtiger Konkurrent zu werden vermag. — Es wäre gut, wenn der Verfasser recht behielte.

Geschichte Brandenburg-Preußens. Leitfaden für den Geschichtsunterricht in den Unteroffizierschulen, Unteroffiziervorschulen und Kapitulantenschulen der Truppen. Vierte Auflage. — Verlag von E. S. Mittler und Sohn, Berlin 1904. — Preis 1,75 Mark.

Das vorliegende, unter Berücksichtigung der von der Königlichen Inspektion der Infanterieschulen aufgestellten Grundsätze neu bearbeitete Werk erscheint uns als ein ganz ausgezeichnetes Hilfsmittel für die Fortbildung der jungen Leute, die auf Grund der mit ihrer Ausbildung übernommenen Pflichten und von Kapitulationen dem Heere für eine längere Reihe von Jahren angehören. Insbesondere möchten wir diese Zensur für die beigegebenen Karten gelten lassen, in denen die geographische Bestimmung auf die Grundlinien beschränkt, der Gang der militärischen Operationen aber durch deutliche farbige Linien mit Richtungspfeile gekennzeichnet ist. Derartige Karten würden auch für einen Leserkreis mit höhergestellten Bildungsvoraussetzungen sehr geeignet sein. Das Geschichtswerk nimmt vielfach Bezug auf das vom Kriegsministerium herausgegebene, aus zwei Teilen bestehende „Lesebuch für Kapitulantenschulen“, das, den gesamten Bildungsstoff des modernen Lebens in elementarer Darstellung umfassend, gleichfalls seiner wichtigen Aufgabe in vortrefflicher Weise gerecht wird, — hier kommen auch die Angelegenheiten der Marine in ausreichender Weise zur Darstellung. Die genannten Bücher wären, falls sie in der Marine nicht offizielle Verwendung finden, jedenfalls sehr geeignete Lektüre für die Mannschafts-, Lazarett- und Bordbibliotheken.

Zu dem „Lesebuch“ gehört noch ein Anhang „Sprachlehre“, eine Art deutscher Grammatik etwa für den Lehrgang der Mittelschulen.

Zu **„Frobenius' Militär-Lexikon“** — siehe Rundschau 1902, Seite 1387 — liegt ein zweites Ergänzungsheft vor, in welchem namentlich auch die Angelegenheiten der Marine wiederum in der erforderlichen Ausgiebigkeit zu Worte kommen. Wir verweisen in dieser Richtung auf die die Flottenorganisation Großbritanniens, Italiens und Japans betreffenden Abschnitte; ebenso ist die Marineliteratur jetzt besser weggekommen als in der ursprünglichen Behandlung. Das im Verlage von Martin Oldenbourg, Berlin, erschienene Heft, das, wie das Hauptwerk, mit einer Reihe guter Abbildungen und Kärtchen ausgestattet ist, soll jenes vor dem Veralten schützen, der Herr Herausgeber trägt also mit dieser Fortsetzung dem hauptsächlichsten Bedenken Rechnung, das wir beim Erscheinen der ersten Hefte mit Rücksicht auf die „Veränderlichkeit der Kriegskunst“ hegten. Wir wünschen aufrichtig, daß der Erfolg seiner Arbeit ihn zur Herausgabe noch manchen Ergänzungsheftes ermutigen möge. — Der Preis des Heftes beträgt 2 Mark.

Von Schubarts **„Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates“** — Breslau, bei Wilhelm Gottl. Korn, Preis 1,60 Mark — ist die 18. Auflage erschienen. Wir besprachen das Werk im Jahrgang 1902 Seite 359 und möchten, indem wir hieran erinnern, erneut auf seine Nützlichkeit auch für die Kommando- und Verwaltungsbureaus der Marine hinweisen.

Von den **Kompendien der Staatswissenschaften** von Dr. Eugen Fridrichowicz — Verlag von S. Calvary & Co., Berlin NW 7 — liegen drei neue Bändchen vor: Band III: „Die Urproduktion“, Preis 1,60 Mark; Band IV: „Die Veredelungsproduktion“, Preis 1,20 Mark; Band VII: „Finanzwesen“, Preis 1,60 Mark. Wir unterlassen auch diesmal nicht, auf diese sehr zweckmäßigen kleinen Arbeiten hinzuweisen.

Von den Kompendien von Fridrichowicz ist Bändchen Nr. 8: **„Allgemeine oder theoretische Verwaltungslehre, Verwaltungsgeschichte“** zum Preise von 1,60 Mark im Verlage von S. Calvary & Co., Berlin NW 7, erschienen. Dieses Bändchen,

das auch die Verwaltungsorganisation in England, Frankreich und den einzelnen deutschen Bundesstaaten zur Darstellung bringt, hat Anspruch auf Beachtung auch über den Kreis der Studierenden des Verwaltungsfaches hinaus.

Moltkes militärische Werke. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Dritter Teil: **Der italienische Feldzug des Jahres 1859.** — E. S. Mittler & Sohn. Berlin 1904. — Preis 10,— Mark.

Das Werk ist ursprünglich von der „Historischen Abteilung des Generalstabes“ 1862 herausgegeben, nunmehr aber unter die Werke Moltkes aufgenommen und erneut veröffentlicht worden, weil Moltke tatsächlich der eigentliche Verfasser war. Der hohe Wert des Werkes liegt in der freimütigen Kritik und in den Lehren, die Moltke aus dem Feldzuge zieht. — Sie machen das Werk zu einem taktisch-strategischen Lehrbuch. Zahlreiche eingehende Anmerkungen der Kriegsgeschichtlichen Abteilung ergänzen die Darstellung auf Grund der Ergebnisse der neueren Forschungen.

Kunz (Major a. D.): **Kriegsgeschichtliche Beispiele aus dem deutsch-französischen Kriege von 1870/71.** 17. Heft: **Die Kämpfe bei Fröschweiler und die Verfolgung der Franzosen.** — E. S. Mittler & Sohn. Berlin 1904. — Preis 5,25 Mark.

Das Heft enthält die Fortsetzung der in den Heften 13 bis 16 bereits enthaltenen Darstellung der Schlacht von Wörth, die später noch durch ein 17. und 18. Heft zum Abschluß gebracht werden soll. Dann wird ein hervorragendes Werk zu Ende geführt sein, wie wir es in dieser Gründlichkeit, Sorgfältigkeit und Klarheit noch von keiner großen Schlacht unseres letzten Krieges besitzen.

Freiherr v. der Goltz (Oberst): **Die Ausbildung der Infanterie für den Angriff.** — E. S. Mittler & Sohn. Berlin 1904. — Preis 1,60 Mark.

Verfasser betont die hohe Bedeutung einer sorgfältigeren Gefechtsausbildung der Infanterie, für die Zeit gewonnen werden müsse durch Einschränkung der Forderungen im formalen Exerzieren, wie sie das Reglement stelle. Seine auf eingehenden praktischen Versuchen beruhenden Vorschläge sind von hohem Interesse, und der zugrunde liegende Gedanke wird mit der Zeit, wenn auch langsam, zweifellos durchdringen.

Ein wackerer deutscher Kriegsmann vor dem Feinde. Tagebuch des Oberstleutnants Campe während des Feldzugs 1870/71. Herausgegeben von Major Hoppenstedt. — E. S. Mittler & Sohn. Berlin 1904. — Preis 3,— Mark.

Ein frisch und lebendig geschriebenes Kriegstagebuch, dessen Wert darin besteht, daß es den heutigen Offizier, der meist der Kriegserfahrung entbehrt, mitten in die Kriegswirklichkeit versetzt.

Dr. Fr. Wächter: **Die Anwendung der Elektrizität für militärische Zwecke.** XV. Band der „Elektrotechnischen Bibliothek“, herausgegeben von A. Hartlebens Verlag, Wien und Leipzig.

Das Buch ist bestimmt, Laien einen allgemeinen Überblick über die verschiedenen Anwendungen der Elektrizität in der militärischen Technik zu geben. Dementsprechend ist der erste Abschnitt dem „Wesen und den Eigenschaften der Elektrizität“ gewidmet. Der Referent möchte bezweifeln, daß die gewählte Form der Darstellung wirklich geeignet ist, unvorgebildeten Lesern eine klare Vorstellung von den elektrischen Erscheinungen zu geben. Jedenfalls wird bei einer Neuauflage dieser Teil einer gründlichen logischen und stilistischen Durcharbeitung unterzogen werden müssen.

Es folgen Abschnitte über Militärtelegraphenapparate, elektrische Zündapparate, elektrische Chronographie, elektrische Beleuchtungsapparate. Ein besonderes Kapitel ist

der drahtlosen Telegraphie gewidmet. Auch hier wird der unbefangene Leser schwerlich ein deutliches Bild von dem Wesen dieser neuen Signalmethode empfangen. Dr. Bw.

Die Kalkulation im Maschinenwesen nebst Anleitung zur Bestimmung der allgemeinen wie spezialisierten Akkordgedinge und der Wahl der Materialien, sowie Anhang von Akkordverzeichnissen und Preisen maschineller Gegenstände. Von A. Messerschmitt, Ingenieur in Darmstadt. Druck und Verlag von G. D. Bädecker. Essen 1903. Zweite Auflage.

Die Kalkulation des Preises für zu bearbeitende Gegenstände erfordert große Erfahrung und vielseitige Kenntnis der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der einschlägigen Produktionsgebiete. Das vorliegende kleine Werk gibt für diese Arbeitskalkulation die weitgehendste Auskunft.

Es behandelt der Reihe nach:

I. Die allgemeine und Einzelkalkulation der maschinellen Gegenstände.
II. Die allgemeinen maschinellen Akkordverdingungen.
III. Die spezialisierten Akkordverdingungen.
IV. Die Akkordauffindung aller maschinellen Tätigkeitsarten usw.

Vielfache Rechnungsbeispiele kommentieren die Angaben und nicht nur allein dadurch, sondern durch die gut geglückte sachliche Anordnung des Gesamtinhalts des Buches wird auch dem weniger erfahrenen Betriebsbeamten eine vorzügliche Übersicht des Stoffes geboten und eine ausgezeichnete Anleitung zur selbständigen Arbeitsverwertung.

Das Werk erscheint bereits in seiner zweiten Auflage und bildet eine gut gelungene Bereicherung unserer wirtschaftlich technischen Literatur. K.

Verzeichnis der Hamburger Schiffe 1904. Zusammengestellt von J. C. Toosbuy und Aug. v. Appen, Schiffsbesichtiger. — Hamburg. Verlag von L. Friederichsen & Co. — Preis 1,50 Mark.

Das uns vorliegende Heft bringt eine sehr dankenswerte Zusammenstellung der Hamburger Segler-, Dampfer-, Bugsier- und Fischerflotte nach Namen, Baujahr, Bauart, Raumgehalt — bei den Dampfern Brutto und Netto — und Reederei sowie deren Unterscheidungssignale. An diese Listen schließen sich alphabetische Verzeichnisse der Dampfschiffs- und Seglerreedereien und ihres Schiffsbestandes sowie solche für die Finkenwärder und Hamburger Fischer-Hochseeflotte nebst Rekapitulationen, die den Schiffsbestand und seinen Raumgehalt für 1903 und 1904 unter Hervorhebung der Veränderungen gegenüberstellen. Bemerkenswert ist hierbei der nicht ganz unerhebliche Zugang bei der Seglerflotte. — Nicht auf den ersten Blick verständlich war dem Referenten der Hinweis unter „siehe" in der letzten Spalte bei den Unterscheidungssignalen der Reedereien; eine aufklärende Anmerkung wäre in dieser Beziehung vielleicht von Nutzen.

Das Interesse an diesen Tabellen dürfte sich nicht auf die Hamburger Schiffer und Reeder beschränken, dies die Veranlassung für den vorstehenden Hinweis.

„Aus fernen Landen." Geographische und geschichtliche Unterhaltungsblätter mit besonderer Berücksichtigung der Kolonien. Herausgeber Dr. Alfred Funke. — Verlag von W. Süsserott, Berlin W 30. — Preis vierteljährlich 2 Mark, jährlich 8 Mark, Einzelnummer 30 Pfg.

Wenn die Zeitschrift im ganzen hält, was die uns vorgelegte Probenummer — Jahrgang 1, Nr. 8 — verspricht, so wird hier ein sehr hübsches Blatt für belehrende Unterhaltung auch im Familienkreise geboten, dem eine recht ausgiebige Verbreitung zu wünschen ist. Nächst der Schilderung eines Gefechts im Busch, bei dem der erreichte Erfolg doch über die eigenen Verluste nicht ganz hinweghilft, und einer Skizze aus den „Wanderungen eines Enttäuschten", eines jungen Deutschen, der in Brasilien vergeblich

festen Fuß zu fassen sucht, finden wir Darstellungen tropischer Kulturen in unseren Kolonien, neuester Forschungsreisen, ethnographischer Einzelheiten und vieles andere mehr, während eine Umschau in den Schutzgebieten und in Übersee den Schluß des 24 Druckseiten starken Heftes bildet. Solcher anregenden Umschau in Übersee bedarf unser Volk bis in seine untersten Schichten; wir begrüßen deshalb das neue Blatt, dem es ja an reichem Stoff im Guten und Bösen nicht fehlen wird.

Das **Verzeichnis der Konsuln im Deutschen Reich** und **der Kaiserlich deutschen Konsulate** ist auch für 1904 im Verlage von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, wiederum erschienen. Der Preis des letztgenannten, im Auswärtigen Amt bearbeiteten Verzeichnisses beträgt 1,25 Mark, während die erstere Arbeit 0,80 Mark kostet.

Handbuch des Deutschtums im Auslande. Einleitung von Prof. Dr. Paulsen, statistische, geschichtliche und wirtschaftliche Übersicht von F. H. Henoch. Adreßbuch der deutschen Auslandschulen. Von Prof. Dr. Dibelius und Prof. Dr. G. Lenz. Mit 5 Karten auf einem Blatt. Herausgegeben vom Allgemeinen Deutschen Schulverein zur Erhaltung des Deutschtums im Ausland. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). Berlin 1904. — Preis 2 Mark.

Von dem Deutschtum im Auslande, von dem so viel gesprochen wird, hat man zumeist nur eine sehr unvollkommene Vorstellung; es muß daher an sich als dankenswertes Unternehmen bezeichnet werden, durch das vorbenannte nicht zu umfangreiche Handbuch diesem Mangel abzuhelfen, während der Parlamentarier, der Tagesschriftsteller und auch der nach Übersee hin tätige Kaufmann den Bearbeitern dieses Werk als ein wirkliches Verdienst anzurechnen geneigt sein werden. Die Zahl der Deutschen auf der Erde beträgt nach einer dem Buche beigegebenen Tabelle insgesamt 82 Millionen; davon wohnen in Europa, vom Deutschen Reich und Österreich abgesehen, $7^1/_2$ Millionen, in Nordamerika allein 11 Millionen, in Süd- und Mittelamerika rund 600 000 und in Asien, Afrika, Australien und Ozeanien je 100 000 Seelen. Sehr interessant sind die Tabellen, die das Deutschland im Ausland in Berührung bezw. im Kampf mit fremdsprachigen Volksstämmen, z. B. in Böhmen mit den Tschechen zeigen, äußerst lehrreich die Schulverzeichnisse, die, abgesehen von den Namen der Schulen, auch Auskunft über deren Lehrkräfte, Fachrichtung und wirtschaftliche Verhältnisse geben. Aus diesen Listen geht hervor, daß selbst die kleinste deutsche Gemeinde nicht auf den Unterricht der Kinder in heimatlicher Sprach- und Lehrweise verzichten will, und daß religiöse Organisationen und private Vereinigungen wetteifern, dem Bedürfnis gerecht zu werden. Die Herausgeber bitten um Anregung für die Vervollständigung und Berichtigung ihrer Arbeit bei deren Fortsetzung; wir würden vorschlagen, bei dieser Gelegenheit der deutschen Flottenvereine des Auslands zu gedenken, über die deren Hauptverband in Berlin die nötige Auskunft zu geben gewiß bereit sein wird.

Das Mittelmeergebiet von A. Philippson. — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig 1904. — Preis 6 Mark.

Verfasser betrachtet sein Thema nach geographischen und kulturellen Beziehungen; die politische Geographie kommt nur nebenher in der Betrachtungsweise Ratzels zur Geltung; in dieser Richtung sei ein nicht uninteressanter Vergleich hervorgehoben, der Verfall Griechenlands, seit der Seeverkehr sich von den Küsten auf das freie Meer hinauswagte und den Osten mit dem Westen unmittelbar verband, und der heutige Weltverkehr, der den Umschlagsplatz England nicht mehr nötig hat, und die Produktionsländer der Erde in direkte Beziehungen bringt. In der physischen Geographie entwickelt der Verfasser die Entstehungsgeschichte des Mittelmeeres, die sich in Erdbeben und Senkungen und Hebungen des Strandes noch jetzt nicht vollkommen abgeschlossen zeigt,

sodann den Einfluß des Klimas und damit zusammenhängend des Wassers auf die Gestaltung, die Flora und Fauna und endlich die Besiedelung und Bewirtschaftung der in Betracht kommenden Küstenstrecken. Die Darstellung in dieser Beziehung wird durch eine Reihe von Photographien, Textfiguren und Kartenbeigaben erläutert; so bildet das Ganze zwar keine Unterhaltungslektüre, wohl aber einen ansprechenden und anregenden Lesestoff, der das Interesse jedes Gebildeten in Anspruch zu nehmen berechtigt ist. Ein sehr sorgfältiges, 15 Druckseiten umfassendes Register macht das Buch auch als Nachschlagewerk geeignet; wir möchten annehmen, daß der Hinweis darauf für unseren Leserkreis, insbesondere den Nachwuchs des Seeoffizierkorps, den seine erste größere Reise in das Mittelmeerbecken zu führen pflegt, nicht ohne Interesse sein wird.

Karte von Nordamerika, aus John Berghaus Handatlas. Verlag von Carl Flemming, Glogau. IX. Auflage.

Die von Prof. Dr. Bludau und Otto Heckt vollständig neubearbeitete Karte nimmt ein Blatt von 1 m zu 0,75 m Papiergröße dergestalt ein, daß die zum Vergleich beigefügte Karte der Mark Brandenburg nur ein Rechteck von 6 zu 5 cm erfordert. Hieraus ergibt sich, daß der kartographischen Darstellung ein hohes und über die Leistungen der sonst üblichen Handatlanten weit hinausgehendes Maß von Vollständigkeit und Deutlichkeit gegeben werden konnte; die Karte reicht von Panama zur Beringstraße. 6 Nebenkärtchen umfassen die politische und Kulturgeographie nach den verschiedenen Gesichtspunkten, außerdem sind dem Panama-Kanal, den Aleuten und den amerikanischen Südseeinseln Nebenkärtchen gewidmet. Die in Heftform erscheinende Karte umfaßt die Blätter 68 bis 71 des in 30 Lieferungen à 1 Mark herausgegebenen Atlas. Für häufige Benutzung würde ein Aufziehen auf Leinwand notwendig werden.

Der russisch-japanische Kriegsschauplatz Japan, Korea, Ost-China und die Mandschurei im Maßstab 1 zu 5 000 000 gezeichnet nebst größeren Spezialdarstellungen des Gelben Meeres mit Golf von Tschili, des russischen Gebietes auf der Halbinsel Liau-tung sowie Plänen von Port Arthur, Tokio und Yokohama. Bearbeitet von P. Krauß. — Preis 80 Pfg. Leipzig, Wien. Verlag des Bibliographischen Instituts, 1904.

Der vorstehend wiedergegebenen Titelbeschreibung ist nichts hinzuzufügen; das in Heftform erscheinende Blatt hat eine Papiergröße von 95 zu 66 cm. Das Blatt wird insbesondere zur Benutzung beim Zeitunglesen willkommen sein.

A. Hartlebens Volksatlas. 72 Karten in 100 Kartenseiten. — Vollständig in 20 Lieferungen à 50 Pfg. oder in Halbfranzband 12,50 Mark. — 4. neubearbeitete Auflage. — Verlag von A. Hartleben. Wien und Leipzig.

Der Hartlebensche Atlas ist wohl bestimmt, für das engere Vaterland des Herausgebers unseren Stieler und Andree zu ersetzen; bei einem größeren Maßstab, als Andree ihn für die Karten der österreich-ungarischen Staaten und ihrer Nachbarländer bietet, vermögen diese auch eine ausgibigere Darstellung des hier in Betracht kommenden geographischen Stoffes zu liefern. Für die anderen Kartenblätter ist wiederum Andree reichhaltiger, doch darf dafür der wesentlich billigere Preis des Hartlebenschen Werks nicht außer Betracht gelassen werden.

A. Hartlebens Kleines statistisches Taschenbuch über alle Länder der Erde. XI. Jahrgang 1904. 8 Bogen Duodezformat. — Preis 1,50 Mark. A. Hartlebens statistische Tabelle über alle Staaten der Erde. XII. Jahrgang. — Preis 50 Pfg. A. Hartlebens Verlag, Wien und Leipzig.

Die Verlagsbuchhandlung bietet mit den obigen Publikationen Hilfsmittel von eigenartiger Zweckmäßigkeit, die in weiteren Kreisen bekannt zu werden verdienen. Das

kleine Taschenbuch bietet Angaben über die Regierungsform, das Staatsoberhaupt, Flächeninhalt, Bevölkerung und Nationalitäten der einzelnen Staaten, ferner über die Finanzen, Handels- und Verkehrsverhältnisse, über die Wehrkraft, das Münzsystem und endlich die Einwohnerzahl der wichtigsten Städte. In der Tabelle ist dasselbe Material auf einem Plakat von 100 zu 72 cm Papiergröße wiedergegeben. Stichproben, soweit uns solche möglich waren, ließen die hinreichende Zuverlässigkeit der gelieferten Angaben erkennen, wenn auch gegen Nautikus teilweise nicht unwesentliche Abweichungen vorhanden sind.

Neu erschienen:

Einteilung und Standorte des deutschen Heeres. Übersicht und Standorte der Kaiserl. Marine sowie der Kaiserl. Schutztruppen und der Ostas. Besatzungsbrigade. Nach amtlichen Quellen und nach dem Stande vom 1. April 1904. — 116. Auflage. Verlag der Liebelschen Buchhandlung, Berlin. — Preis 0,30 Mark.



Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Annuaire de la ligue maritime française 1904. — Paris. Berger-Levrault & Cie. — 1,50 Mark.

* Barnaby, N.: Naval development in the century. — London 1904. W. & R. Chambers. — 5 sh.

* Bonfils, H.: Lehrbuch des Völkerrechts für Studium und Praxis. Dritte Auflage. — Berlin 1904. C. Heymann. — 14,00 Mark.

Breteau: Conférence sur la télégraphie sans fil. — Paris 1904. H. Charles-Lavauzelle. — 1,00 Mark.

* Cunningham, B.: A treatise on the principles and practice of dock engineering. — London 1904. Ch. Griffin & Co. — 32,40 Mark.

Die Organisation des Exports. — Stuttgart 1904. Deutsche Verlagsanstalt. — 1,00 Mark.

* Eardley-Wilmot, S.: The British Navy past and present with lists showing strength of H. M. Fleet in all classes of ships. — London 1904. Navy League. — 1,20 Mark.

* Frey, H.: Français et alliés au Pé-Tchi-li. Campagne de Chine de 1900. — Paris 1904. Hachette & Cie. — 6,00 Mark.

Friederici, G.: Berittene Infanterie in China und andere Feldzugserinnerungen. — Berlin 1904. D. Reimer. — 6,00 Mark.

Hamilton, A.: Korea. Das Land des Morgenrots. — Leipzig 1904. O. Spamer. — 8,50 Mark.

* Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Dritter Teil: Der Wasserbau. Achter Band: Die Schiffsschleusen. Bearbeitet von L. Brennecke, herausgegeben von J. F. Bubendey. Vierte Auflage. — Leipzig 1904. W. Engelmann. — 11,00 Mark.

Heise, F.: Sprengstoffe und Zündung der Sprengschüsse, mit besonderer Berücksichtigung der Schlagwetter- und Kohlenstaubgefahr auf Steinkohlengruben. — Berlin 1904. J. Springer. — 7,00 Mark.

* Holms, A. C.: Practical shipbuilding. — London 1904. Longmans, Green & Co. — 48 sh.

Hübner, M.: Eine Pforte zum schwarzen Erdteil. Die Gestade, Steppen und Wüsten Französisch-Nordafrikas. Moderne Wanderziele zwischen Marokkos Ostgrenze und Tripolitanien. — Halle a. S. 1904. Gebauer-Schwetschke. — 7,00 Mark.

v. Janson, A.: Die Wehrkraft Japans, begründet in der Eigenart von Land und Leuten. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. — 1,75 Mark.

Kretschmer, Prof. Dr. K.: Historische Geographie von Mitteleuropa. — München und Berlin 1904. R. Oldenbourg. — 15,00 Mark.

L'Armée et la Flotte du Japon. Composition et Répartition en 1904. — Paris et Nancy 1904. Berger-Levrault & Cie. — 0,60 Mark.

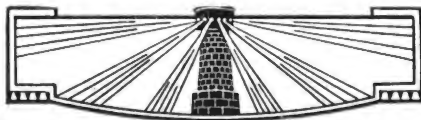
* v. Löbells Jahresberichte über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen. 30. Jahrgang, 1903. — Berlin. E. S. Mittler & Sohn. — 11,00 Mark.

Peabody, C. H.: Naval architecture. First Edition. — New York 1904. J. Wiles & Sons. — 36 sh. 6 d.

Seeberufsgenossenschaft. Vorschriften über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe in der langen und atlantischen Fahrt sowie in der großen Küstenfahrt. 1903. — Hamburg 1904. Eckardt & Meßtorff. — 2,00 Mark.

* Seiner, F.: Bergtouren und Steppenfahrten im Hererolande. — Berlin 1904. W. Süsserott. — 5,25 Mark.

Sonne, E., und Esselborn, K.: Elemente des Wasserbaues. — Leipzig 1904. W. Engelmann. — 9,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

British and American battleships. (N.M.R. vom 17.3, 31.3., 14.4.04.)
First-class armoured cruiser „Argyle". (E. vom 18.3.04.)
Le garde-côte russe „Amiral Senyavin". (Y., No. 1358 vom 19.3.04)
Neuere Dieselmotoren. (S., Jahrg. 5, Nr. 12, 13.)
Festigkeit von Wellentunneln. (Ebenda.)
Hilfsmaschinen für den Schiffsbetrieb. (Ebenda.)
Die Dampfturbine „System Stumpf". (A.S.Z., 1904, Nr. 12.)
The twin-screw cable-laying steamer „Stephan". (Eg. vom 25.3., 8.4.04.)
The battleships „Triumph" and „Swiftsure" late „Libertad" and „Constitution". (Eg. vom 25.3.04; E. vom 25.3.04.)
H. M. S. „Sapphire". (E. vom 25.3.04; T.M. vom 15.4.04.)
Triple screws for warships. (A.N.J. vom 19.3.04.)
Official trial and description of the Imperial Ottoman Cruiser „Medjidia". (M.E., März 1904.)
Die Theorie des Schlickschen Schiffskreisels. (Z., 1904, Nr. 14.)
H. M. Ships „Bellerophon" and „Temeraire". (E. vom 1.4.04.)
H. M. Torpedo-boat destroyer „Erne". (Ebenda.)
Standard screw threads. (Ebenda.)
Gas and oil-engines on shipboard. (Eg. vom 1.4.04.)
Some results of model experiments. (Ebenda.)
Steam turbines for high-speed Cunarders. (Ebenda.)
The „Triumph" versus the „Duncan" and „Cressy". (N.M.R. vom 31.3.04.)
Lancement d'un torpilleur à turbines. (A.Ma. vom 31.3.04.)
Naval architects in conference. (A.N.G. vom 2.4.04.)
Lancement du croiseur-cuirassé „Victor Hugo". (Y., No. 1360 vom 2.4.04.)
American shipbuilding. (N.G. vom 11.2.04.)
Das japanische und russische Schiffsmaterial auf dem Kriegsschauplatze. (D.F., 1904, Nr. 4.)
A new japanese battleship. (E. vom 8.4.04; N.M.R. vom 14.4.04.)
Steam turbines at sea. (E. vom 8.4.04.)
Turbine propelled torpedo boat. (E. vom 8.4.04; Eg. vom 8.4.04.)
Admiralty private warship-design. (Eg. vom 8.4.04.)
Rauchverminderung bei Schiffskesseln. (S., Jahrg. 5, Nr. 13.)
Schaftbrüche auf Dampfern. (H., 1904, Nr. 16.)
Engineering in the Japanese Navy. (Eg. vom 15.4.04.)
Water-tube boilers in the Japanese Navy. (Ebenda.)
Problem of screw propulsion. (E. vom 15.4.04.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Prize firing 1903. (A.N.G. vom 19.3.04.)
New guns and explosives. (N.M.R. vom 24.3.04.)
Increase in the ordnance department. (A.N.J. vom 12.3.04.)
Schießtechnisches Kuriosum. (M.W., 1904, Nr. 39.)
Über ballistische Apparate. (M.A.G., 1904, Nr. 3.)

Einzelverwendung von Schnellfeuergeschützen. (K.T., Jahrg. 7, Nr. 3.)
New Vickers-Maxim 9,2 inch wire-wound gun. (S.A. vom 26.3.04.)
Question of naval ordnance. (A.N.J. vom 26.3.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Submarine boats. (Eg. vom 18.3.04.)
Report of the army board as to the usefulness of the Lake type of submarine boat for coast defense. (S.A. vom 12.3.04.)
The Japanese destroyers. (Ebenda.)
Die Unterseebootfrage. (D.O., 1904, Nr. 12.)
Submarine experiments. (N.M.R. vom 24.3.04.)
Tragedy of submarine „A 1". (N.M.R. vom 24.3.04; Eg. vom 25.3.04; Y., No. 1361 vom 9.4.04; A.N.G. vom 26.3.04; E. vom 25.3.04.)
Le sous-marin américain „Protector". (Y., No. 1359 vom 26.3.04.)
Five submarine boats wanted by the army department. (N.G. vom 10.3.04.)
Blind torpedoskydning. (T.i.S., 1904, No. 1.)
Beschaffung eines Unterseebootes vom Holland-Typ für die holländische Marine. (I.R.A.F., April 1904.)
Les sous-marins de l'avenir. (Y., No. 1361 vom 9.4.04.)
Blindness of the submarine. (S.A. vom 2.4.04.)
Progress of the submarine during 1903. (N.L.J., April 1904.)

Küstenverteidigung, Landungen.

La défense d'une place maritime. Sébastopol et Port Arthur. (A.Ma. vom 31.3.04.)
Défenses mobiles et stations de sous-marins en 1905. (M.F., März 1904.)
Submarine and harbor defense. (N.G. vom 24.3.04.)
Control of coast defences. (N.M.R. vom 14.4.04.)

Maritime und militärische Fragen.

Homogeneity in modern fleets. (N.M.R. vom 17.3.04.)
Is it short service? (Ebenda.)
Le navires de commerce neutres en temps de guerre. (Y., No. 1358 vom 19.3.04.)
Der russisch-japanische Krieg. (A.B., 1904, Nr. 11, 12, 13; A.N.G. vom 2.4.04; T.f.S., April 1904; Re.G.M., April 1904; M.W., 1904, Nr. 36, 39, 46; N.M.B. vom 17.3., 9.4.04; O.L., 1904, Nr. 7, 8, 9, 10; A.Ma. vom 31.3., 7.4., 14.4.04.)
Japanische Kriegsanschauungen in russischer Beleuchtung. (D.O., 1904, Nr. 12.)
Report of the war commission. (J.U.S.I., März 1904.)
La flotte japonaise depuis sa création jusqu'à nos jours. (M.F., Februar 1904.)
Les premières leçons de la guerre russo-japonaise. (Ebenda.)
Guerre ou Croisade? (Ebenda.)
Die maritimen Operationen in Ostasien. (U., Jahrg. 6, Nr. 21.)
Distribution of the British Navy. (N.M.R. vom 24.3.04.)
The French Navy. (E. vom 25.3.04.)
Zur strategischen Lage in Ostasien. (D.O., 1904, Nr. 12.)
Tokens of national alertness. (A.N.J. vom 19.3.04.)
Tankar rörande grunderna för och hufvuddragen i en för svenska förhållanden lämpligen afpassed marinorganisation. (T.i.S., 1904, No. 1.)
Stockholm eller Carlskrona? (Ebenda.)
Chinas Land- und Seestreitkräfte. (N.M.B. vom 26.3.04.)
Scouts for the navy. (N.M.R. vom 31.3.04.)
Die Führer Japans zur See. (A.B., 1904, Nr. 13.)

Das japanische Heer. (I. R. A. F., Beiheft April 1904.)
Verteilung der maritimen Streitkräfte Italiens. (Ebenda.)
Collision of the „Missouri“ and „Illinois“. (A. N. J. vom 26. 3. 04.)
Some current naval questions. (N. M. R. vom 7. 4. 04.)
International aspects of the war. (A. N. G. vom 9. 4. 04.)
Die Probefahrten der Kriegsschiffe. (A. S. Z., 1904, Nr. 15.)
Combate naval de Cavite. (Re. G. M., April 1904.)
Cruisers and submarines. (A. N. G. vom 16. 4. 04.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Nous faut-il deux escadres? (Y., No. 1358 vom 19. 3. 04.)
The French naval programme of 1900—1906. (J. U. S. I., März 1904.)
Das englische Flottenbudget. (U., Jahrg. 6, Nr. 21.)
Sea power dominates in the supremacy of a nation. (N. G. vom 10. 3. 04.)
The British naval programme for 1904. (S. A. vom 19. 3. 04.)
La situation de la marine et la commission du budget. (M. F., März 1904.)
M. Pelletan and the French Navy. (E. vom 8. 4. 04.)
The navy estimates: facts and figures. (N. L. J., April 1904.)
Navy estimates. (N. M. R. vom 14. 4. 04.)

Bildungswesen.

Die Schiffbaufakultäten an unseren technischen Hochschulen. (D. F., 1904, Nr. 4.)
L'école supérieure de marine. (Y., No. 1361 vom 9. 4. 04.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Port Arthur. (U., Jahrg. 6, Nr. 21.)
Proposed home shipping port for Canada. (E. vom 25. 3. 04.)
The Mitsu Bishi dockyard and engine works Nagasaki, Japan. (M. E., März 1904.)
Les arsenaux de la marine. Pourquoi leur infériorité économique? (Y., No. 1360 vom 2. 4. 04.)
Yarrow dockyard. (S. W. vom 30. 3. 04; T. M. vom 15. 4. 04.)
Ramsden dock and Burntisland harbour. (Eg. vom 8. 4. 04.)
Der Rheinhafen zu Düsseldorf, seine Erweiterung und Umgestaltung. (S., Jahrg. 5, Nr. 13.)

Sanitätswesen.

Mediterranean fever. (N. M. R. vom 17. 3. 04.)
Appareil électrolyseur de l'eau de mer pour la désinfection des poulaines. (A. M. N., 1904, No. 1.)
Die Organisation und die Bestrebungen des Roten Kreuzes im fernen Osten. (U., 2. Sonderausgabe 1903/04.)
Ein Vorschlag zur Anwendung von Kühlschlangen bei Krankenbehandlung auf See und in den Tropen. (S. T. H., 1904, Nr. 4.)
Die deutsche Gelbfieberexpedition nach Südamerika. (Ebenda.)
La médecine navale au XVII. et au XVIII. siècle. (A. M. N., Februar 1904.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Marin-öfverstyrelse. (T. i. S., 1904, No. 1.)
Le controle de l'administration de la marine. (Y., No. 1362 vom 16. 4. 04.)

Rechtsfragen.

Kriegskontrebande. (A. S. Z., 1904, Nr. 12.)
Strandrecht an der niederländischen Küste. (H., 1904, Nr. 13.)

Hvad er effektiv blokade? (T.f.S., April 1904.)
Neutralität. (O.L., 1904, Nr. 8.)
Die von der chinesischen Regierung bekanntgegebenen Neutralitätsbestimmungen. (Ebenda.)
Haftpflicht des Reeders aus dem Frachtvertrage. (H., 1904, Nr. 14; A.S.Z., 1904, Nr. 15.)
Abgrenzung von Seeverteidigungsgebieten in japanischen Häfen und Verhaltungsmaßregeln für Schiffe. (H., 1904, Nr. 15.)

Koloniale Fragen.

Der Hereroaufstand in Deutsch-Südwestafrika. (D.K., 1904, Nr. 7; M.W., 1904, Nr. 40; D.K.Z., 1904, Nr. 14, 15.)
Colonial preference and colonial navies. (U.S.M., April 1904.)
Colonial grievances. (Ebenda.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

A propos du prochain congrès. (Y., No. 1359 vom 26.3.04.)
Exposition et courses de canots automobiles de Monaco. (Y., No. 1361 vom 9.4, No. 1362 vom 16.4.04.)
Les coupes de France et d'Italie. (Ebenda.)
New York yacht club. (N.G. vom 24.3.04.)

Geschichtliches.

Hoche et la marine de 1796. (R.M., Februar 1904.)
Rußland in Ostasien. Ein geschichtlicher Rückblick. (U., 2. Sonderausgabe 1903/04.)
The colour of warships. (U.S.M., April 1904.)
Napoleão e a marinha. (Re.M.B., Februar 1904.)
Admiral Howe. (N.L.J., April 1904.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Über die Anforderungen der modernen Praxis an die Ausbildung des Elektroingenieurs. (E.A., 1904, Nr. 23, 24, 25.)
Kohlenübernahme auf hoher See. (A.S.Z., 1904, Nr. 13, 14.)
Der Gasmotor im Dienste der Schiffahrt. (A.S.Z., 1904, Nr. 13.)
Der Schnelltelegraph von Siemens & Halske. (P., Nr. 755, 756.)
Die Elektrizität in der Kriegs- und Handelsflotte und die gegenwärtige Sicherheit ihres Betriebes. (D.F., 1904, Nr. 4.)
Liquid fuel burners. (E. vom 15.4.1904.)

Nautische Fragen.

Wells's theodolite and centering tripod. (Eg. vom 18.3.04.)
Verbesserung der Leuchtfeuer. (A.S.Z., 1904, Nr. 12.)
Instructions nautiques. (R.M., Februar 1904.)
Note sur le déflecteur de Collongue. (Ebenda.)
Un observatoire français de météorologie et de navigation. (Y., No. 1359 vom 26.3.04.)
Wetterprognosen für den Ozean und ihre Bedeutung für die Schiffahrt. (H., 1904, Nr. 14, 15.)
Deviationsdiagramme. (Ebenda.)
The apparent movements of the stars. (U.S.M., April 1904.)
Über die Berechnung von Besteckversetzungen. (A.H., 1904, Nr. 4.)
Das Sturmwarnungswesen europäischer Staaten. (Ebenda.)
Verzerrungsformen der aufgehenden Sonne. (Ebenda.)

Experimentaluntersuchungen über die Einwirkung von Flindersstangen und Quadrantalkugeln auf Fluidkompasse. (Ebenda.)
Zur Bestimmung des Schiffsortes aus zwei Höhen nach der Höhenmethode. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Verkehr auf den vom Reiche subventionierten Dampferlinien. (H., 1904, Nr. 13.)
Schutzverein deutscher Reeder. (A.S.Z., 1904, Nr. 12.)
Merchant cruisers and steamship subsidies. (Eg. vom 1.4.04.)
Britische Subventionen. (A.S.Z., 1904, Nr. 13.)
Potential sea-carrying power of the world. (T.M. vom 15.4.04.)
Germany's alertness in shipbuilding and trade expansion. (N.G. vom 31.3.04.)
Die niederländische Handelsflotte. (A.S.Z., 1904, Nr. 15.)
Schiffsverluste der amerikanischen Handelsflotte. (Ebenda.)
British shipping and foreign competition. (S.W. vom 6.4.04.)

Handels- und Verkehrswesen.

The Siberian railway and its results. (Eg. vom 18.3.04.)
The commercial far east. (S.A. vom 12.3.04.)
Der Schiffsverkehr mit Port Arthur. (A.S.Z., 1904, Nr. 12.)
Einfluß des Panamakanals auf den gesamten europäisch-amerikanisch-ostasiatischen Verkehr. (H., 1904, Nr. 13.)
Die Schiffahrt in China. (O.L., 1904, Nr. 7.)
The control of the pacific route. (U.S.M., April 1904.)
Russian trade in Siberia. (Eg. vom 8.4.04.)
Die Aussichten der wirtschaftlichen Entwicklung Chinas. (O.L., 1904, Nr. 10.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

La pêche en Islande faite par des chalutiers à vapeur. (R.M., Februar 1904.)
La compagnie de pêche „Nordsee". (Ebenda.)
La pêche en Hollande en 1902. (Ebenda.)
Seefischerei der Vereinigten Staaten. (M.S.V., 1904, Nr. 3.)
Accident to the battleship „Illinois". (S.A. vom 2.4.04.)
Rettungsboote. (S., Jahrg. 5, Nr. 13.)
Le sous-marin de sauvetage de l'inventeur italien Pino. (Y., No. 1362 vom 16.4.04.)

Verschiedenes.

Verschiedenes vom ostasiatischen Kriegsschauplatz. (U., Jahrg. 6, Nr. 21.)
Kosten der Kriegführung. (A.B., 1904, Nr. 12.)
Unsere Kriegervereine und die gebildeten Stände. (N.M.B. vom 17.3., 26.3.04.)
Was wird der japanisch-russische Krieg kosten? (O., April 1904.)
The navy league of the United States. (N.L.J., April 1904.)

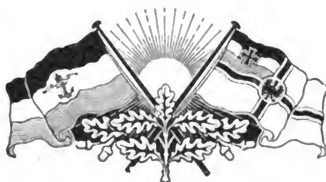


Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annaes do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Asmy and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J.U.S.A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68—71.



Marine-Messen erhalten hohen Rabatt.

Ganz neu! **Patent-Strohhalm-Zigaretten** Ganz neu!



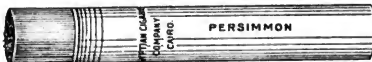
Prinzess Victoria 5 Pf., Lutti 8 Pf., Palais 10 Pf.

Patent-Strohmundstück-Zigaretten

Tel.-Amt: I. 4786. I. 5946.

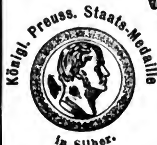
Tel.-Adr.: Egyptian, Berlin.

Weltberühmt!



Weltberühmt!

von 3–10 Pf.



Egyptian Cigarette Company, Cairo



Inh. J. & L. Przedecki.

Hoflieferanten und Hofzigarettenfabrikanten,
Lieferanten des Königlich Italienischen Staatsmonopols.

Berlin W., Passage (Kaisergallerie) **45/46.**
Frankfurt a. M., Rossmarkt 15.

Bei Entnahme von 500 Stück 10% Rabatt.

Die Herren Marineoffiziere

tragen besonders teure Uniformen und Effekten.
Unansehnlich gewordene Stücke brauchen nicht durch neue ersetzt zu werden, sondern
lassen sich **verblüffend schön** neu herstellen.

Zahlreiche Anerkennungen, Preislisten kostenlos.

„Oekonomie“,
Kunstinstitut für galvanische Erneuerung von Gold- und Silberstickereien ꝛc. ꝛc.
Inhaber E. Lazarus, Berlin C., Heiligegeiststraße 40.

[2]

Wasserheilanstalt **Nahe Hamburg.** Sanatorium

Sophienbad zu Reinbek.

für innere und Nervenkranke.

Erholungsheim für Rekonvaleszenten und Erholungsbedürftige.

Herrliche Lage am Sachsenwalde. **Alle modernen Kurmittel.**

Prospekte auf Wunsch. **San.-Rat Dr. Paul Hennings.**

Nach langem Leiden verstarb am 23. April 1904 zu Berlin im 64. Lebensjahre

der Geheime Admiralitätsrat und vortragende Rat
im Reichs-Marine-Amt

Herr Georg Langner.

Seit 1868 im Marinedienste, seit 1893 als vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt tätig, hat der Verstorbene mit großer Pflichttreue seines Amtes gewaltet.

Mit der gesamten Marine betraure ich den Heimgang dieses Beamten, der sich durch selbstlose Hingabe an den Kaiserlichen Dienst, durch rastloses Streben überall das Beste zu leisten, ausgezeichnet und sich durch die liebenswürdigen Eigenschaften seines Charakters ein bleibendes Andenken im Kreise seiner Vorgesetzten, Mitarbeiter und Untergebenen gesichert hat.

Berlin, den 25. April 1904.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.
v. Tirpitz.



Die Baumwollfrage.

Ein weltwirtschaftliches Problem.

Von Legationsrat Prof. Dr. Helfferich.

I.

Der europäische Kulturmensch ist an den täglichen Gebrauch von Dingen, deren Urstoff ein fremder Boden und eine fremde Sonne hervorgebracht haben, so gewöhnt, daß er es sich fast abgewöhnt hat, über die Kompliziertheit der Bedingungen nachzudenken, auf Grund deren ihm eine Reihe der für ihn unentbehrlichsten Nahrungs- und Genußmittel und wichtige Rohstoffe für seine Bekleidung zugeführt werden. Der Gelehrte ergründet im stillen Kämmerlein die Grundlagen der „internationalen Arbeitsteilung" und sucht die tausendfach verschlungenen Fäden der Handelsbeziehungen zu entwirren, durch welche die einzelnen Länder zur Weltwirtschaft verflochten werden. Der großen Mehrzahl derjenigen, die im praktischen Leben stehen, kommt jedoch die Bedingtheit und Kompliziertheit der Voraussetzungen, auf welchen nicht nur das Schicksal der wichtigsten Erwerbszweige, sondern auch der tägliche Verbrauch selbst der kleinsten Haushaltung beruht, erst dann zum Bewußtsein, wenn an irgend einer empfindlichen Stelle in dem Netz der internationalen Verkehrsbeziehungen Reibungen und Hemmungen eintreten.

Unter allen den unzähligen Waren des Weltverkehrs ist für die europäischen Staaten keine so geeignet, die Stellung der einzelnen Länder in dem Ganzen der Weltwirtschaft mit ihren Licht- und Schattenseiten vor Augen zu führen, wie die Baumwolle.

Die Erzeugung der Baumwolle im eigenen Lande ist durch Klima und Boden den großen europäischen Industriestaaten versagt. Während bei den wichtigsten Nahrungsmitteln die Frage so steht, ob wir einen Zuschuß zur eigenen Produktion vom Ausland nötig haben oder ob wir unsern ganzen Bedarf unter erträglichen Bedingungen im Inland decken können, setzt uns die Natur des eigenen Landes hinsichtlich

der Gewinnung des wichtigsten Rohstoffes für die Bekleidung ein absolutes Nein entgegen. Wir sind für unseren ganzen Bedarf an diesem Artikel auf den internationalen Handel angewiesen, und unsere Einfuhr an Baumwolle steht in der Liste unserer Importartikel dem Werte nach an der ersten Stelle; sie hat im Jahre 1903 etwa 384 Millionen Mark betragen. Daß uns der auswärtige Handel diesen Rohstoff in gewaltigen Mengen und zu Preisen zuführt, die auch im ungünstigen Falle hinter denjenigen anderer Spinnstoffe wesentlich zurückbleiben, daraus ergibt sich ein außerordentlich günstiger Einfluß auf die gesamte materielle Lage der großen Masse unserer Bevölkerung. Die Baumwolle gestattete im Laufe des verflossenen Jahrhunderts durch eine gewaltige Steigerung der Produktion und durch eine erhebliche Ermäßigung ihres Preises gerade den breitesten Schichten eine reichlichere Befriedigung des Bedürfnisses nach Kleidung. Noch im Durchschnitt der fünf Jahre 1846 bis 1850 hat der jährliche Verbrauch an Baumwolle im deutschen Zollgebiet nur 0,53 kg pro Kopf betragen, 1871/75 kamen bereits 2,84 kg auf den Kopf, und inzwischen ist abermals eine Vermehrung auf mehr als das Doppelte eingetreten, so daß im Jahre 1903 der durchschnittliche Verbrauch 6,30 kg pro Kopf betrug. Selbstverständlich erleichtert die Möglichkeit der billigen Bekleidung, wie sie durch die Baumwolle gegeben ist, eine reichlichere Befriedigung der sonstigen materiellen und der Kulturbedürfnisse. Die Ausschaltung der Baumwolle würde mithin eine ganz gewaltige Verschiebung aller Konsumverhältnisse und der gesamten Lebenshaltung der europäischen Völker zur Folge haben müssen.

Aber nicht nur in unserer Verbrauchsgestaltung spielt die Baumwolle eine so enorme Rolle, sondern auch in der Gestaltung unserer Produktions- und Erwerbsverhältnisse. Die Baumwolle verarbeitende Industrie beschäftigt in England, Deutschland und Frankreich viele Hunderttausende von Arbeitern. Dieser wichtige Industriezweig stellt ferner nicht nur Waren für den inländischen Verbrauch her, sondern er arbeitet in großem Umfange für den Absatz nach dem Auslande; der Export an Baumwollwaren steht in Deutschland dem Werte nach stets an erster oder zweiter Stelle unter den Exportartikeln, er hat sich im Jahre 1903 auf einen Wert von etwa 286,5 Millionen Mark beziffert. Ein Land mit einer dichten und arbeitsamen Bevölkerung muß die notwendige Einfuhr an Naturprodukten anderer Länder, an Rohstoffen und Nahrungsmitteln in erster Reihe mit seiner Arbeit bezahlen, mit seiner Arbeit, die sich in Industrie-Erzeugnissen und Fabrikaten kondensiert. Die meisten unserer Exportindustrien verarbeiten überwiegend Rohstoffe, die im eigenen Land gewonnen werden, so vor allem die Industrien der Metalle und Mineralien. Bei der Baumwollindustrie dagegen wird ein fremder Rohstoff zum Träger für deutsche Arbeit, die dann als Gegenwert für Einfuhrwaren nach dem Auslande geht. Im Jahre 1903 hatte unsere Einfuhr von Rohbaumwolle (382 500 Tonnen zu 384 Millionen Mark) einen durchschnittlichen Wert von etwa 1,004 Mark pro Kilogramm; unsere Ausfuhr an Baumwollwaren (47 500 Tonnen zu 286,5 Millionen Mark) hatte einen durchschnittlichen Wert von 6,03 Mark pro Kilogramm. Wenn man bei der Verarbeitung der Rohbaumwolle 25 v. H. Abgang rechnet, so bleibt eine Werterhöhung bei den exportierten Baumwollwaren von etwa 4,70 Mark pro Kilogramm; von dem Gesamtwert der im Jahre 1903 ausgeführten Baumwollwaren kamen nach dieser Berechnung etwa 60 bis 65 Millionen Mark auf den Rohstoff, 220 bis 225 Millionen Mark auf die in

Deutschland bewirkte Verarbeitung. Ungefähr diese letztere Summe wird jährlich durch die Baumwolle den deutschen Unternehmungen und Arbeitern vom Auslande zugeführt. Diese Zahlen geben einen Begriff davon, in welchem Umfange die Baumwolle, die uns bis auf das letzte Pfund durch den auswärtigen Handel zur Verfügung gestellt wird, die ganze Stellung Deutschlands in der Weltwirtschaft bedingt. Als Einfuhrartikel ermöglicht sie dem Volke eine reichliche und billige Kleidung, als Rohstoff für eine unserer wichtigsten Exportindustrien liefert sie einem großen Teile unserer Bevölkerung Arbeitsgelegenheit und damit das tägliche Brot.

Nun die andere Seite! Nachdem einmal die Baumwolle als Produkt eines fremden Bodens in dem eben geschilderten Umfange einen Teil der Grundlagen bildet, auf denen die gegenwärtige Gestaltung der Produktion und des Konsums unseres Volkes beruht, muß jede Erschwerung der Zufuhr dieses Rohstoffes unsere gesamte Verbrauchs- und Erwerbswirtschaft in Mitleidenschaft ziehen. Vor allem ist die Erhaltung und weitere Entwicklung unserer Baumwollindustrie, deren Aufschwung den Bevölkerungsspielraum Deutschlands erweitert und unsern Volksreichtum erheblich vermehrt hat, durchaus abhängig davon, daß es uns stets gelingen wird, die Rohbaumwolle in ausreichender Menge und zu hinreichend billigen Preisen von auswärts zu beziehen. Jede Verteuerung des Rohstoffes verteuert den inländischen Konsum an Baumwollwaren und vermindert damit die Kaufkraft der Bevölkerung für andere Dinge, erhöht den Betrag, den wir an das Ausland für die Baumwolle zu bezahlen haben, erschwert den Absatz unserer Baumwollfabrikate nach außerhalb. Eine jede beträchtliche Einschränkung der Baumwollzufuhr muß zu Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen, zu Massenelend und Kapitalverlusten führen, als deren schrecklichstes Beispiel die durch den amerikanischen Bürgerkrieg hervorgerufene Baumwollkrisis in England heute noch vor aller Augen steht.

Gewiß ist die Baumwolle nicht der einzige Artikel, dessen Schwankungen in der verfügbaren Menge und im Preise die Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse nachhaltig beeinflussen; der Ausfall unserer heimischen Getreideernte, der von Witterung und Elementarereignissen abhängt, übt bekanntlich gleichfalls auf die Lebenshaltung der Massen und auf den Geschäftsgang einen sehr starken Einfluß aus. Aber bei der Baumwolle erfährt die Frage der ausreichenden Versorgung gerade dadurch eine ganz besondere Zuspitzung, daß es sich hier um ein Produkt handelt, für dessen Beschaffung wir ganz und gar auf das Ausland angewiesen sind. Zu dem elementaren Moment des Ernteausfalls kommen hier noch Komplikationen hinzu, die ihren Sitz in den unserem Einfluß mehr oder weniger entzogenen ökonomischen und handelspolitischen Entwicklungen fremder Gebiete haben.

Der Verfasser dieses Aufsatzes gehört nicht zu den ängstlichen Seelen, die bei der Stellung Deutschlands in der Weltwirtschaft nur die Gefahren der Abhängigkeit von dem ausländischen Absatz einheimischer Industrieerzeugnisse und von der auswärtigen Zufuhr der notwendigen Nahrungsmittel und Rohstoffe sehen wollen und die Deutschland, um diesen Gefahren vorzubeugen, am liebsten mit seiner Produktion auf den inneren Markt und mit seinem Verbrauch auf die inländische Produktion zurückführen möchten. Wer einen Blick für die großen Züge der menschlichen und gesellschaftlichen Entwicklung hat, kann nicht verkennen, daß jedes Fortschreiten der Kultur,

insbesondere auch der ökonomischen Kultur, Hand in Hand geht und bedingt ist durch eine Steigerung und Ausdehnung der wechselseitigen Abhängigkeit der einzelnen Individuen und der einzelnen kleinen und großen gesellschaftlichen Gebilde. Denn diese wechselseitige Abhängigkeit ist das notwendige Korrelat des gegenseitigen Sichaushelfens und des planmäßigen und organischen Zusammenwirkens der menschlichen Kräfte zur Erreichung immer höherer kultureller und ökonomischer Ziele. Um dieser Ziele willen muß das einzelne Individuum und muß auch die einzelne Volkswirtschaft die Gefahren der Abhängigkeit von einer größeren Gesamtheit in Kauf nehmen. Sie können das um so leichter, als gegen diese Gefahren eine natürliche Gegenwirkung in der Wechselseitigkeit des Abhängigkeitsverhältnisses gegeben ist: wo der einzelne ganz und gar auf sich selbst steht, kann er den andern schweren Schaden tun, ohne sich selbst zu treffen; je mehr aber der einzelne durch tausenderlei Fäden mit seinen Nebenmenschen verbunden ist, desto mehr wird er selbst in Mitleidenschaft gezogen durch die Wunden, die er anderen schlägt. Was von den Individuen gilt, hat seine Richtigkeit auch für die Staaten. Die mehr oder weniger feststehenden natürlichen Grundlagen sowie die historisch gewordenen ökonomischen und kulturellen Bedingungen der internationalen Arbeitsteilung, die sich gleichfalls nicht von heute auf morgen willkürlich umgestalten lassen, stellen für den internationalen Warenaustausch ein durch wechselseitige Interessen gesichertes Fundament dar; die Abhängigkeit, in die der internationale Warenaustausch die einzelnen Volkswirtschaften bringt, wird dadurch gemildert, daß sie — wenigstens im großen ganzen — eine gegenseitige ist. Die Länder, an die wir unsere Industrieprodukte absetzen, haben ein Interesse daran, daß wir ihnen ihre überschüssigen Erzeugnisse, insbesondere Nahrungsmittel und Rohstoffe, abnehmen.

Freilich berechtigt diese Auffassung keineswegs zu einer völligen Passivität gegenüber den Problemen des auswärtigen Handels. Die allmählich sich vollziehenden Änderungen in wesentlichen Grundlagen der internationalen Arbeitsteilung, Verschiebungen in der Bevölkerungsdichtigkeit, der wirtschaftlichen Intelligenz und Energie und der technischen Ausbildung von Unternehmern und Arbeitern, dem Kapitalreichtum usw. mit ihrer Wirkung auf die Produktions- und Nachfrage-Verhältnisse in der Weltwirtschaft — das alles sind Vorgänge, durch die jedes einzelne Land vermittels seiner Export- und Importbeziehungen stark in Mitleidenschaft gezogen werden und durch die es in seiner wirtschaftlichen Struktur unter schweren Krisen für seine ökonomische Lage entscheidende Veränderungen erfahren kann. Dazu kommen die handelspolitischen Maßnahmen fremder Völker, die bestimmt sind, Veränderungen in dem internationalen Warenaustausch hervorzubringen oder zu beschleunigen. Aber auch schon im Ruhezustande — ganz abgesehen von allen sich im Laufe längerer oder kürzerer Zeit vollziehenden Verschiebungen — ist bei aller Gegenseitigkeit des Abhängigkeitsverhältnisses der miteinander im Handelsverkehr stehenden Länder die Position der einzelnen Volkswirtschaften von verschiedener Stärke. Der kapitalkräftige Unternehmer ist zur Nutzbarmachung seines Vermögens an sich ebenso davon abhängig, daß er Arbeiter findet, die sich in seine Dienste begeben, wie der besitzlose Arbeiter davon abhängig ist, daß er jemand findet, der ihn gegen Lohn beschäftigt; aber in diesem gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis hat der Unternehmer im allgemeinen unstreitig die stärkere Position. Im privaten Handelsverkehr ist stets derjenige im Vorteil, der

mit dem Angebot zurückhalten kann, während sich auf seine Ware eine dringende Nachfrage richtet. Wer gar das Monopol der Herstellung oder des Vertriebes eines für andere unentbehrlichen Bedarfsartikels besitzt, der ist zwar immer noch davon abhängig, daß diese anderen ihm die Dinge zur Verfügung stellen, deren er selbst benötigt, aber seine Machtstellung ist eine solche, daß er die Bedingungen des Austausches förmlich diktieren kann. Genau ebenso liegt es in Ansehung des Verhältnisses zwischen den einzelnen der am Weltverkehr beteiligten Volkswirtschaften. Ein wenig kapitalkräftiges oder verschuldetes Land, dessen Produzenten und Kaufleute gezwungen sind, ihre Waren so rasch wie möglich loszuschlagen, ist stets im Nachteil gegenüber Ländern, die infolge der Kapitalkraft ihrer Produzenten und Händler mit ihrem Angebot zurückhalten und auf eine günstige Absatzgelegenheit warten können. Ein Land, das für wichtige Welthandelswaren ein mehr oder weniger ausgeprägtes Monopol besitzt, hat im internationalen Verkehr eine stärkere Position als Länder, die darauf angewiesen sind, ihre Erzeugnisse in scharfer Konkurrenz abzusetzen. Das gilt nicht nur für die Gestaltung der Verhältnisse, wie sie sich aus dem freien Spiel der Kräfte auf dem Weltmarkte ergibt, sondern auch hinsichtlich der Möglichkeiten der Einwirkung auf die handelspolitischen Maßnahmen der einzelnen Länder, insbesondere in Hinblick auf die Möglichkeit, durch Handelsverträge für das eigene Land günstige Konkurrenzbedingungen zu sichern. Ein Land, das günstige Absatzbedingungen für seinen Export erreichen will, muß unter Umständen in der Lage sein, den Export des fremden Landes, wenn dieses kein Entgegenkommen zeigt, durch Einfuhrerschwerungen treffen zu können. Solche Maßnahmen werden um so eher möglich sein, je mehr der fremde Staat auf den Absatz nach einem bestimmten Lande angewiesen ist, und umsoweniger, je mehr ein Land genötigt ist, für seinen Verbrauch oder seine Produktion unentbehrliche Stoffe aus dem fremden Lande zu beziehen. Deutschland z. B. ist für seinen Bedarf an Getreide, soweit er die eigene Produktion übersteigt, nicht auf irgend ein bestimmtes fremdes Land angewiesen. Wenn es in einem Zollkriege mit einem großen Getreideproduktionslande die Einfuhr dieser Ware erschwert, so kann es seinen Bedarf ohne allzu große Schwierigkeiten aus anderen Quellen decken. Nehmen wir aber einmal Kupfer, als einen der wichtigsten Rohstoffe der großen elektrischen Industrie, so hat Deutschland hier als Bezugsquelle für den seine eigene Produktion überschreitenden Bedarf fast nur die Vereinigten Staaten von Amerika zur Verfügung. In welchem Maße Deutschland hinsichtlich des Bezuges von Baumwolle auf die Vereinigten Staaten angewiesen ist, werden wir noch näher zu erläutern haben. Infolge dieser Sachlage ist es für Deutschland unmöglich, die Vereinigten Staaten durch einen Zoll auf die Einfuhr von Kupfer und Baumwolle zu treffen; die deutsche Industrie würde trotz des Zolles von Nordamerika kaufen müssen, sie allein würde unter der Erhöhung des Preises dieser wichtigen Rohstoffe zu leiden haben, vor allem in ihrer Exportfähigkeit. Die Vereinigten Staaten dagegen sind kaum für eine der wichtigsten Einfuhrwaren auf irgend ein bestimmtes Land als Bezugsquelle unbedingt angewiesen.

Die Wandelbarkeit der historisch gewordenen Grundlagen, auf denen der internationale Warenaustausch beruht, zwingt ein jedes am Welthandel beteiligtes Land, die Augen offen zu halten für die sich fortgesetzt weiter vollziehenden Veränderungen und rechtzeitig Vorsorge zu treffen, um die eigene Volkswirtschaft gegen nachteilige

oder gar verhängnisvolle Wirkungen dieser Veränderungen nach Möglichkeit sicherzustellen. Ferner muß jeder Staat, der auf seine wirtschaftliche Zukunft bedacht ist, sein möglichstes tun, um seine Machtstellung innerhalb der Weltwirtschaft zu befestigen und auf diese Weise bei den fremden Staaten für seine Produktion und seinen Handel möglichst günstige Bedingungen zu erlangen. In diesem Zusammenhange haben für unsere europäischen Länder Besitzungen in überseeischen Gebieten eine ganz besondere Bedeutung. In dem Kampfe um die Absatzbedingungen haben zweifellos diejenigen Staaten die stärkste Machtstellung, welche in den unter ihrer Hoheit stehenden Territorien über die vielgestaltigsten Produktions- und Absatzmöglichkeiten verfügen. Die Produktionsmöglichkeiten der europäischen Länder selbst sind beschränkt durch ihr Klima, das die Gewinnung wichtiger Genußmittel und Rohstoffe ausschließt; zur Ergänzung ihrer Produktionsmöglichkeiten sind sie auf die Erwerbung und die Entwicklung von Kolonien in anderen Zonen angewiesen, und diese Kolonien erfüllen ihre wirtschaftliche Aufgabe um so vollkommener, je mehr sie durch ihre eigene Produktion und Aufnahmefähigkeit für das Mutterland einen Rückhalt in dem Kampfe um die Absatzbedingungen bilden. Man kann diese von den Freihändlern der alten Schule verkannte Bedeutung leistungsfähiger Kolonien als Stütze für die weltwirtschaftliche Machtstellung des Mutterlandes und als Rüstzeug im Kampfe um die internationalen Handelsbedingungen klar vor Augen sehen, ohne daß man deshalb sich zu der Ansicht zu bekennen braucht, daß der Kolonialbesitz am besten nutzbar gemacht werde durch den zollpolitischen Zusammenschluß mit dem Mutterlande und die gemeinsame Absperrung nach außen hin. Denn konsequent durchgedacht würde ein solches System nicht die Ausnutzung der Kolonien zur Erlangung möglichst günstiger Handelsbedingungen im gesamten Weltverkehr darstellen, sondern im Gegenteil ein Sichzurückziehen auf die eigenen Territorien unter Verzicht auf den Verkehr mit fremden Gebieten. Unter diesem Gesichtswinkel ist es mindestens sehr zweifelhaft, ob nicht dieses System selbst für die größte Kolonialmacht der Welt von überwiegendem Nachteil wäre, ob nicht das „größere Britannien" der Imperialisten in Wirklichkeit gegenüber der heutigen Weltstellung Englands ein kleineres Britannien sein würde.

Aber diese weitausschauenden Erwägungen können hier, wo es sich darum handelt, an der Bedeutung eines einzelnen Stapelartikels die Gestaltung der Machtverhältnisse in den weltwirtschaftlichen Beziehungen der einzelnen Länder klarzulegen, nicht weiter verfolgt werden. Wir kehren vielmehr zurück zu unserm praktischen Falle und untersuchen zunächst, wie speziell bei der Baumwolle die weltwirtschaftlichen Verhältnisse gelagert sind, und welche Entwicklungstendenzen sich hier zeigen.

II.

Die Baumwollproduktion der Erde, soweit sie für den Handel in Betracht kommt, beträgt heute etwa 15 bis 16 Millionen Ballen jährlich. Davon entfallen allein etwa 10 bis 11 Millionen Ballen auf die Vereinigten Staaten von Amerika, 2,5 bis 3 Millionen Ballen auf Ostindien, 1 bis 1,3 Millionen Ballen auf Ägypten

und ein nicht bedeutender Rest auf einige andere Produktionsgebiete.*) Ein wesentlich anderes Bild zeigt die Baumwollverarbeitung. Der größere Teil des gesamten Weltverbrauchs kommt auf Europa, das jährlich etwa 8 Millionen Ballen Rohbaumwolle verarbeitet, davon Großbritannien etwas über 3 Millionen. Der Baumwollverbrauch der Vereinigten Staaten stellt sich jetzt auf mehr als 4 Millionen Ballen jährlich; Ostindien konsumiert etwa 1,3 Millionen Ballen pro Jahr, Japan etwa 700 000 Ballen, während der Baumwollverbrauch aller übrigen Länder zusammengenommen nur unbedeutend ist. Der weitaus größte Baumwollkonsument ist mithin derjenige Erdteil, der Baumwolle überhaupt nicht produziert und niemals in sehr erheblichem Umfange wird produzieren können. Daraus ergibt sich, in welchem Maß das Schicksal der gewaltigen europäischen Baumwollindustrie abhängig ist davon, daß es gelingt, für die europäischen Industriestaaten dauernd eine hinreichende Zufuhr von Rohbaumwolle zu sichern.

Europas Versorgung mit Rohbaumwolle ist bedingt einmal durch die Gestaltung der Weltproduktion, ferner durch die Gestaltung des eigenen Baumwollverbrauchs der Baumwollproduktionsländer. Wenn wir zunächst betrachten, wie diese Verhältnisse sich gestaltet haben und in der nächsten Zeit voraussichtlich weiter gestalten werden, dann kommen wir zu folgenden Ergebnissen:

Wir beobachten während des 19. Jahrhunderts in dem heute weitaus wichtigsten Produktionsland, den Vereinigten Staaten, eine gewaltige Steigerung der Baumwollerzeugung, von der die folgenden Ziffern eine Anschauung geben:

Baumwollernte der Vereinigten Staaten:

1842:	760 Millionen engl. Pfund,	1898:	5677 Millionen engl. Pfund,
1843:	1077 " " "	1899:	5795 " " "
1860:	2274 " " "	1900:	4757 " " "
1881:	3200 " " "	1901:	5298 " " "
1891:	4316 " " "	1902:	5430 " " "
1895:	5037 " " "	1903:	5023 " " "

Wir sehen aber auch aus diesen Zahlen, daß mit den Jahren 1898 und 1899 ein vorläufiger Höhepunkt in der nordamerikanischen Baumwollproduktion erreicht worden ist und daß die Produktionsziffern der Jahre 1900 bis 1903 hinter den Ernten der Jahre 1898 und 1899 zurückbleiben.

Die Erntebewegung der Vereinigten Staaten ist ausschlaggebend gewesen für die Bewegung der Welternte an Baumwolle. Wenn auch die indische und die ägyptische Baumwollproduktion im großen Ganzen gleichfalls eine beträchtliche Zunahme während

*) Mr. J. Arthur Hutton, Vizepräsident der British Cotton Growing Association, hat in einer Sitzung der Manchester Statistical Society vom 10. Februar 1904 die Baumwollproduktion folgendermaßen geschätzt:

Vereinigte Staaten	11 000 000 Ballen,
Indien	3 000 000 "
Ägypten	1 000 000 "
Andere Länder	1 000 000 "
Weltproduktion	16 000 000 Ballen.

des 19. Jahrhunderts zu verzeichnen hatten, so blieben die Veränderungen in ihrer Größe doch beträchtlich hinter den Bewegungen der amerikanischen Ernte zurück. Von 1879 bis 1903 ist die Baumwollproduktion Ostindiens von 618 Millionen auf mehr als 1200 Millionen engl. Pfund, die Baumwollproduktion Ägyptens von 178 Millionen auf 577,5 Millionen engl. Pfund gestiegen. Im ganzen hat sich die Weltproduktion von Baumwolle von etwa 3 Millionen Ballen um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf 15 bis 16 Millionen Ballen um die Wende des 19. Jahrhunderts vermehrt. Seit 1879 hat die durchschnittliche Jahresproduktion der Welt betragen:*)

1879 bis 1883:	6 680 000 Ballen,	1894 bis 1898:	13 360 000 Ballen,
1884 " 1888:	9 600 000 "	1899 " 1903:	15 680 000 "
1889 " 1893:	11 540 000 "		

Die Stockung, die in der amerikanischen Baumwollproduktion seit 1899 eingetreten ist, findet ihren Ausdruck auch in den Ziffern der Welternte. Seit 1898/99 ist die Welternte auf der Höhe von 15,5 bis 16 Millionen Ballen stehen geblieben.

Gegenüber den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, in welchen Europa sich gewöhnt hatte, Jahr für Jahr eine größere Menge von Baumwolle aufzunehmen, und gegenüber der allein schon mit der Zunahme der Bevölkerung fortgesetzt steigenden Nachfrage nach Baumwollwaren bedeutet der Stillstand in der Weltproduktion eine knappere Baumwollversorgung. Zu dem Stillstand in der Produktion kommt nun aber die weitere Erscheinung hinzu, daß die beiden wichtigsten der Baumwollproduktionsländer — die Vereinigten Staaten und Indien — ihre heimische Baumwollindustrie mit Riesenschritten entwickeln und auf diese Weise einen stetig anwachsenden Anteil ihrer Baumwollernte im eigenen Lande verarbeiten.

In der Union sind es vor allem die Baumwolle produzierenden Südstaaten, die im Laufe der letzten 10 bis 15 Jahre in der Baumwollverarbeitung geradezu rapide Fortschritte gemacht haben. Die Zahl der Baumwollspindeln in den Südstaaten betrug 1890 erst 1 600 000, im Jahre 1900 stellte sie sich auf 4 100 000, im Jahre 1903 auf 7 039 000. Die Zahl der Spindeln in dem Gesamtgebiet der Vereinigten Staaten hat zugenommen von 14,6 Millionen im Jahre 1890 auf 18,3 Millionen im Jahre 1899 und auf 22,2 Millionen im Jahre 1903. Der Baumwollverbrauch der Vereinigten Staaten betrug im Durchschnitt der 5 Jahre 1876 bis 1880: 1 551 000 Ballen, 1896 bis 1900: 3 410 000 Ballen, und er überschritt in den letzten Jahren den Betrag von 4 000 000 Ballen. Der amerikanische Baumwollverbrauch hat mithin nicht nur mit der gewaltigen Steigerung der eigenen Baumwollerzeugung Schritt gehalten, sondern er hat sich in noch rascherem Tempo als diese gesteigert. Während im Jahrfünft 1876/80 die Vereinigten Staaten von ihrer eigenen Baumwollernte 31,3 Prozent ver-

*) Diese Zahlen sind aus einem Vortrag von Mr. Alfred Emmot, der in ›The West African Mail‹ vom 25. März und 1. April 1904 abgedruckt ist, entnommen. — Die Angaben sind natürlich nur als Annäherungswerte aufzufassen. Vor allem ist zu berücksichtigen, daß das Gewicht des Ballens in den einzelnen Ländern nicht genau übereinstimmt. In den Vereinigten Staaten bleibt das Gewicht des Ballens etwas hinter 500 lbs. zurück, in Indien hat der Ballen ein Gewicht von etwa 400 lbs., in Ägypten wiegt der Ballen etwa 700 lbs.

arbeiteten, haben sie im Jahrfünft 1896/1900 35,3 Prozent und in den 3 Jahren 1901/03 38,9 Prozent der eigenen Ernte konsumiert.

Dazu kommt, daß der Fortschritt der amerikanischen Baumwollindustrie im Laufe der letzten Jahre zu einer wesentlichen Steigerung der Einfuhr anderer Qualitäten von Rohbaumwolle, namentlich von ägyptischer Baumwolle, geführt hat, die an Länge und Feinheit des Stapels der amerikanischen Baumwolle überlegen und für bestimmte Zwecke, z. B. für das Merzerisierungsverfahren, allein brauchbar ist. Während im Jahre 1882 erst 4,3 Millionen lbs. ausländischer Baumwolle in den Vereinigten Staaten zur Einfuhr gelangten, sind 1892 bereits 28,5 Millionen lbs. importiert worden, und in den letzten Jahren belief sich die Einfuhr auf folgende Mengen:

	Gesamteinfuhr von fremder Baumwolle:	Davon aus Ägypten:
1898	49,7 Millionen lbs.	33,0 Millionen lbs.
1899	62,0 " "	45,5 " "
1900	60,5 " "	44,8 " "
1901	68,3 " "	52,0 " "
1902	85,4 " "	73,8 " "
1903	63,2 " "	51,4 " "

Durch diese steigende Einfuhr fremder Baumwolle hat der Anteil der Vereinigten Staaten an der Verarbeitung der Weltproduktion dieses Rohstoffs eine weitere Vergrößerung erfahren.

Ähnlich, wenn auch innerhalb engerer Dimensionen, vollzog sich die Entwicklung in Indien, dem an zweiter Stelle stehenden Produktionsgebiet.

In Indien waren im Jahre 1880 nur 1,5 Millionen Spindeln tätig. Im Jahre 1890 stellte sich die Spindelzahl bereits auf 2,9 Millionen. Abermals ein Jahrzehnt später wurden 4,7 Millionen Spindeln gezählt, und im Jahre 1903 wurde die Zahl von 5 Millionen überschritten. Mit der Spindelzahl hat auch hier der einheimische Baumwollverbrauch erheblich zugenommen. Er betrug 1881/85: 450 000 Ballen, 1891/95: 995 000 Ballen, 1895/1900: 1 171 000 Ballen, 1903: 1 400 000 Ballen. Indiens Baumwollausfuhr zeigt folgende Bewegung:

1884/1885:	507 Millionen lbs.	1899/1900:	437 Millionen lbs.
1889/1890:	632 " "	1900/1901:	358 " "
1894/1895:	339 " "	1901/1902:	570 " "

Soweit Indien in Betracht kommt, ist also bereits seit dem Beginn der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts eine Einschränkung der Baumwollversorgung deutlich bemerkbar.

Die Zunahme des eigenen Baumwollverbrauchs in den wichtigsten Baumwollproduktionsländern hat zunächst — solange die Welternte an Baumwolle in einer erheblichen Zunahme begriffen war — zwar noch nicht zu einer Schmälerung der Baumwollzufuhr in den alten Industrieländern geführt, aber sie hat immerhin auch schon vor den Jahren 1898 und 1899 eine beträchtliche Verschiebung in der relativen Bedeutung der einzelnen Länder in der Baumwollindustrie bewirkt, wie die folgende Zusammenstellung ergibt:

	Spindelzahl (in 1000 Stück):				Jährlicher Baumwollverbrauch (in 1000 Ballen):		
	1890	1895	1900	1903	1891/95	1896/1900	1903
Großbritannien*) . .	44 750	45 400	45 600	47 200	3161	3356	3200
Europ. Kontinent . .	19 258	28 200	33 000	34 000	3874	4586	5096
Vereinigte Staaten. .	14 600	16 100	19 100	22 200	2541	3367	4015
Indien	2 900	3 772	4 900	5 100	994	1171	1400

Noch im Jahre 1890 war also die Spindelzahl Europas (Großbritanniens und des Kontinents) mit 64 Millionen Stück fast viermal so groß wie diejenige Amerikas und Indiens zusammengenommen mit 17,5 Millionen; im Jahre 1903 hatte Europa trotz der absoluten Vermehrung der Spindelzahl auf 81 Millionen nicht mehr ganz dreimal soviel Spindeln als die beiden anderen Länder. Der Baumwollverbrauch Amerikas und Indiens war 1891/95 mit 3,5 Millionen Ballen halb so groß wie derjenige Europas, der sich auf 7 Millionen Ballen belief; im Jahre 1903 war das Verhältnis 5,4 zu 8,3 Millionen Ballen. Am stärksten ist England durch diese Wandlung betroffen worden. Während England noch im Jahre 1890 beträchtlich mehr Spindeln hatte als die ganze übrige Erde zusammengenommen, standen im Jahre 1903 den 47 Millionen englischen Spindeln auf dem europäischen Kontinent, in den Vereinigten Staaten und in Indien etwa 61 Millionen Spindeln gegenüber, zu denen noch etwa 3,6 Millionen in anderen Ländern hinzukommen.

Der steigende Baumwollverbrauch in den Produktionsländern mußte natürlich in seiner Wirkung auf die Baumwollversorgung der europäischen Industriestaaten eine beträchtliche Verschärfung erfahren, als in der progressiven Zunahme der Weltproduktion von Baumwolle eine Stockung eintrat. Sowohl in Deutschland als auch in England hat sich das in den Ziffern der Baumwolleinfuhr deutlich bemerkbar gemacht. Der Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr von Rohbaumwolle betrug:

	In England:	In Deutschland:
1871/75	1279 Millionen lbs.	116,4 Millionen kg.
1876/80	1270 „ „	124,5 „ „
1881/85	1439 „ „	152,3 „ „
1886/90	1542 „ „	201,0 „ „
1891/95	1530 „ „	252,4 „ „
1896	1571 „ „	256,6 „ „
1897	1499 „ „	287,9 „ „
1898	1925 „ „	343,4 „ „
1899	1342 „ „	316,3 „ „
1900	1544 „ „	335,6 „ „

*) Anmerkung: Das auffallende Mißverhältnis zwischen Spindelzahl und Baumwollkonsum in Großbritannien einerseits und den übrigen Ländern andrerseits (in Großbritannien kommt auf die Spindel nur ein etwa halb so großer Baumwollverbrauch als anderwärts) erklärt sich aus der hochentwickelten Feinspinnerei in England, bei welcher derselbe Rohstoff die Spindel sehr viel länger in Anspruch nimmt als bei der Herstellung gröberer Garnnummern.

	In England:	In Deutschland:
1901	1623 Millionen lbs.	326,8 Millionen kg.
1902	1541 „ „	335,6 „ „
1903	1488 „ „	368,7 „ „

Während in England schon seit 1886/90 eine Stockung in der Baumwollzufuhr zu verzeichnen ist, die nur im Jahre 1898 eine nennenswerte Unterbrechung erfuhr, ist in Deutschland, dessen Baumwollzufuhr bis zum Jahre 1898 eine fortgesetzte und erhebliche Zunahme aufweist, der seither eingetretene Stillstand ganz besonders bemerkenswert.

Die ganze Entwicklung in den Verhältnissen von Produktion und Verbrauch an Baumwolle stand selbstverständlich in einer intimen Wechselwirkung mit der Gestaltung der Baumwollpreise. Die in sechs bis sieben Jahrzehnten eingetretene Steigerung der Baumwollgewinnung auf das Zehnfache hat zu einem beträchtlichen Rückgang des Baumwollpreises geführt, der nur während des amerikanischen Bürgerkrieges, in der Zeit der bekannten „Baumwollhungersnot", eine wesentliche und längere Zeit andauernde Unterbrechung erfuhr. Der Preisrückgang des Rohmaterials allein hat die enorme Ausdehnung des Verbrauchs von Baumwollwaren und den gewaltigen Aufschwung der Baumwollindustrie möglich gemacht; denn nur durch den Preisrückgang sind die untersten Schichten der Bevölkerung aller Kulturstaaten instand gesetzt worden, so enorm steigende Mengen von Baumwollwaren aufzunehmen. In den letzten Jahren jedoch, als die Baumwollerzeugung aufhörte mit der Steigerung der Nachfrage Schritt zu halten, ist unter zeitweise sehr heftigen Schwankungen der Baumwollpreis beträchtlich in die Höhe gegangen. Mr. Alfred Emmot gibt in seinem oben bereits erwähnten Vortrag folgende Übersicht über die Durchschnittspreise des englischen Pfundes Baumwolle Middling American auf dem Liverpooler Markt:

1870/74:	9,21 d,	1890/94:	4,66 d,
1875/79:	6,56 d,	1895/99:	3,85 d,
1880/84:	6,35 d,	1900/03:	5,47 d.
1885/89:	5,52 d,		

Der Preis ist also nach dem Durchschnitt fünfjähriger Perioden bis zu den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts stark und ununterbrochen gefallen. Der niedrigste Jahresdurchschnitt war der von 1898 mit nur 3,31 d, der Preis war damals fast nur noch ein Drittel des Anfang der 70er Jahre notierten Preises. Von 1898 an ist die Bewegung umgeschlagen. Der Durchschnittspreis des Jahres 1899 war 3,56 d, derjenige von 1900 war 5,47 d. Die beiden folgenden Jahre brachten eine Ermäßigung auf etwa 4,75 d. Dann aber trat im Jahre 1903 eine erneute kräftige Steigerung ein; zu Anfang dieses Jahres wurde der Baumwollpreis mit 4,68 d notiert, Ende des Jahres war der Preis 7,24 d, und die erste Februarwoche 1904 brachte einen Preis von ungefähr 9 d. Damit war der Höhepunkt erreicht; der Zusammenbruch der Haussespekulation in Baumwolle hat seit der Zeit etwas mäßigere Preise gebracht. Immerhin halten sich auch jetzt noch die Preise auf einer Höhe, die vor 5 bis 6 Jahren niemand für möglich gehalten hätte.

Wenn diese gewaltige und unvorhergesehene Steigerung der Preise der Rohbaumwolle geeignet ist, den Konsum von Baumwollwaren erheblich einzuschränken und damit zu einem dauernden Notstand der Baumwollindustrie, namentlich in den europäischen Staaten, zu führen, so haben bereits jetzt die Knappheit der Baumwollzufuhr und die heftigen Preisfluktuationen ihre verhängnisvollen Wirkungen gezeigt. In allen europäischen Industriestaaten hat die Baumwollindustrie unter den mißlichen Verhältnissen schwer gelitten; es sind Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen in großem Umfang notwendig geworden. Der Nationalreichtum hat eine nicht zu unterschätzende Einbuße dadurch erfahren, daß der Baumwollbedarf dem Auslande zu beträchtlich erhöhten Preisen hat bezahlt werden müssen. Allein Deutschland hat seine Baumwolleinfuhr im Jahre 1903 mit etwa 150 Millionen Mark teurer bezahlt, als sie ihm bei den Preisen des Jahres 1898 eingestanden wäre. Am schlimmsten ist natürlich die mächtigste Baumwollindustrie der Welt, die britische Baumwollindustrie, getroffen worden. Nach Emmott sind im Herbst 1903 in England allein den Arbeitern 2 Millionen Pfd. Sterl. an Löhnen infolge von Beschränkungen der Arbeitszeit und Betriebseinstellungen verloren gegangen; gegenwärtig arbeitet die große Mehrzahl der Fabriken, die amerikanische Baumwolle verspinnen, nur 40 Stunden in der Woche an Stelle der normalen Zeit von 55½ Stunden, alles infolge der Knappheit an Rohbaumwolle. Dazu kommen die schweren Verluste für die Unternehmungen, die bei den unerhörten Preisschwankungen der letzten Jahre auch für den solidesten Geschäftsbetrieb unvermeidlich sind.

So mißlich und schwierig diese neueste Phase der Baumwollversorgung an sich schon ist, so kommt als ein wesentlich erschwerendes Moment hinzu, daß ein einziges Staatswesen, das sich ohnehin in einer mächtigen wirtschaftlichen Position befindet, nämlich die Union, den Weltmarkt in Baumwolle, und insbesondere die Baumwollversorgung der europäischen Industriestaaten, geradezu absolut beherrscht. Die Tatsache, daß von etwa 16 Millionen Ballen der Weltproduktion 10 bis 11 Millionen Ballen oder 60 bis 70 pCt. aus den Vereinigten Staaten herrühren, ist zwar allein schon flagrant genug, aber sie stellt die wirkliche Herrschaft Amerikas über die europäische Baumwollindustrie noch keineswegs in das richtige Licht. Wir müssen bedenken, daß namentlich von der indischen Baumwollernte der größere Teil dem europäischen Markt nicht zur Verfügung steht, daß der Baumwollertrag von Turkestan und der Kaukasusländer ausschließlich der russischen Baumwollindustrie zufließt, daß ferner der weitaus größte Teil der europäischen Baumwollindustrie mit den Maschinen usw. ganz und gar auf die amerikanische Baumwolle eingerichtet ist, die sich in ihrer Beschaffenheit von dem Erzeugnis der nächstwichtigen Produktionsgebiete, Indien und Ägypten, so wesentlich unterscheidet, daß sie durch diese anderen Sorten nicht ohne weiteres ersetzt werden kann. Das war nicht immer so, die Verhältnisse haben sich vielmehr auch nach dieser Richtung hin erst während der letzten Jahrzehnte so bedenklich zugespitzt. In einem höchst interessanten Bericht, den Professor Wyndham Dunstan, Direktor des Imperial Institute in London, im April d. Js. dem Board of Trade über die Baumwollkultur im britischen Reich und in Ägypten erstattet hat und der dem englischen Parlament kürzlich vorgelegt worden ist, wird über die geschilderte Sachlage folgendes ausgeführt:

„Das verfügbare statistische Material zeigt, daß — während in der frühesten Zeit der britischen Baumwollindustrie das gesamte Rohmaterial von Indien und in einem weiteren Stadium auch aus Westindien bezogen worden ist — gegenwärtig die aus diesen Gebieten bezogenen Mengen verhältnismäßig unbedeutend sind und daß die britische Baumwollindustrie heute hinsichtlich des Bezuges von Rohbaumwolle so gut wie vollständig von den Vereinigten Staaten abhängig ist. Dieser Zustand ist durch verschiedenartige Ursachen herbeigeführt worden, z. B. durch die Degeneration der indischen Baumwolle, die Ersetzung der Baumwoll- durch die Zuckerrohrkultur in Westindien und die fortgesetzte Verbesserung der Qualität der in den Vereinigten Staaten produzierten Faser. Gleichzeitig haben sich die Verbesserungen in den Spinnmaschinen, die während des 19. Jahrhunderts in England gemacht worden sind, alle in einer Richtung bewegt, welche die Verarbeitung der mittel- und langstapeligen amerikanischen und ägyptischen Baumwolle begünstigte, während Indien heute, obwohl eine Abnahme in seiner Baumwollerzeugung nicht eingetreten ist, nur geringe Mengen der langstapeligen Baumwolle produziert, die den Anforderungen der englischen Industrie entspricht. Die heutige Lage ist daher in dieser Beziehung ungünstiger als in der Periode 1861 bis 1865, in welcher der amerikanische Bürgerkrieg zu einer ähnlichen Baumwollknappheit führte, wie sie heute hauptsächlich durch wirtschaftliche Gründe hervorgerufen wird. Damals waren die englischen Fabriken noch imstande, indische Baumwolle zu verarbeiten, und der Ausfall an amerikanischer Baumwolle wurde bis zu einem gewissen Grade ausgeglichen durch eine gesteigerte Einfuhr aus Indien. Damals wurden Anstrengungen gemacht, um die Bezugsquellen für Baumwolle in Indien und in anderen Ländern zu erweitern, aber das rasche Wiederaufleben der Baumwollproduktion in den Vereinigten Staaten nach Beendigung des Bürgerkrieges hat leider dazu geführt, daß diese Versuche wieder aufgegeben wurden."

Wenn wir uns ein zahlenmäßiges Bild von der Bedeutung der amerikanischen Baumwolle für die beiden wichtigsten europäischen Industriestaaten machen wollen, so brauchen wir nur die Baumwolleinfuhr Englands und Deutschlands nach ihrer Herkunft zu untersuchen.

Für Großbritannien stellt sich das Bild folgendermaßen:

Jahr	Einfuhr in Millionen lbs. aus:								Gesamteinfuhr
	Verein. Staaten		Indien		Ägypten		anderen Ländern		
		%		%		%		%	
1898 . . .	1805	85	27	1	276	13	20	1	2128
1899 . . .	1234	76	31	2	343	21	18,5	1	1625,5
1900 . . .	1365	79	37	2	312,5	18	46	3	1760,5
1901 . . .	1481	81	37,5	2	282	15	29	2	1829,5
1902 . . .	1364	75	33	2	355	20	65	3	1817
1903 . . .	1361	76	82	5	296	16	54	3	1793

Für Deutschland erhalten wir folgende Übersicht:

Jahr	Einfuhr in 1000 Tonnen aus:								Gesamteinfuhr
	Verein. Staaten		Indien		Ägypten		anderen Ländern		
		%		%		%		%	
1898 . . .	286,0	80	42,2	12	22,5	6	6,3	2	357,0
1899 . . .	258,5	78	43,6	13	23,4	7	5,2	2	330,7
1900 . . .	256,2	82	25,8	8	25,2	8	6,0	2	313,2
1901 . . .	256,3	77	48,1	15	24,1	7	4,4	1	332,9
1902 . . .	267,0	77	48,4	13	30,4	9	2,5	1	348,3
1903 . . .	268,1	70	79,1	21	30,9	8	4,4	1	382,5

Von der gesamten Baumwolleinfuhr kam mithin in den letzten 6 Jahren auf die amerikanische Baumwolle bei England ein Anteil von 75 bis 85 Prozent, bei Deutschland ein Anteil von 70 bis 82 Prozent. Während die europäische Baumwollindustrie ihre Fabrikate in harter Konkurrenz abzusetzen genötigt ist und während gerade die Vereinigten Staaten die europäischen Baumwollwaren mit hohen Zollsätzen belasten, sind die europäischen Länder darauf angewiesen, den Amerikanern ihre Baumwolle um jeden Preis abzunehmen und alles zu unterlassen, was die Einfuhr dieses Rohmaterials aus Amerika etwa erschweren könnte. Soweit die Baumwollindustrie in Betracht kommt, sind die Amerikaner sowohl als Käufer unserer Fabrikate wie auch als Verkäufer ihres Rohprodukts in der bevorzugten Position.

Eine zutreffende Beurteilung der Tragweite der jüngsten Gestaltung der europäischen Baumwollversorgung und der Vorkehrungen, die etwa zur Sicherung der europäischen Baumwollindustrie getroffen werden können, hat zur Voraussetzung eine Aufklärung der tieferen Ursachen, aus denen die Zuspitzung der Verhältnisse auf dem Baumwollmarkte hervorgegangen ist. Haben wir es bei diesen Ursachen zu tun mit einem Zusammentreffen von Zufälligkeiten und von vorübergehenden Störungen, oder stehen wir erst vor den Anfängen einer Entwickelung, die auf dauernd wirksamen Ursachen beruht und die zu einer weiteren bedenklichen Gefährdung der Grundlagen unserer europäischen Baumwollindustrie zu führen droht?

Hier und dort ist die Ansicht ausgesprochen worden, daß die Krise des Baumwollmarktes nur eine vorübergehende, auf einigen ungünstigen Ernten und auf den verwegenen Spekulationen amerikanischer Börsenjobber beruhende Erscheinung sei. Aber diese Ansicht bleibt, wie schon ein Blick über die bereits geschilderte Entwicklung zeigt, doch allzusehr auf der Oberfläche.

Die Stockung in der Baumwollproduktion der Vereinigten Staaten besteht nunmehr bereits seit 4 bis 5 Jahren, während bis zu den Jahren 1898/99 der gewaltige Aufschwung der Baumwollgewinnung nur hin und wieder für ein einziges Jahr durch einen schlechten Ernteausfall unterbrochen worden ist. Der seit dem Jahre 1899 eingetretene Stillstand in dem Ernteertrag ist auch in Jahren mit einer ganz normalen Witterung nicht überwunden worden. Die Witterungsverhältnisse

können mithin nicht als das entscheidende Moment angesehen werden. Ein Mangel an Land, das für eine Ausdehnung der Baumwollkultur in den Südstaaten der Union in Betracht käme, liegt allerdings nicht vor; die Ansicht der Fachleute geht vielmehr dahin, daß die Bodenverhältnisse eine beträchtliche Ausdehnung der Baumwollkultur in den Vereinigten Staaten erlauben würden. Aber zur Ausdehnung der Baumwollkultur scheint es vor allem an den notwendigen Arbeitskräften zu fehlen. Hutton erzählt in seinem Bericht, daß nach seinen Informationen in den Baumwolldistrikten zahlreiche Arbeiter vom Land nach den Städten ziehen und daß, so günstig auch die Witterung sein mag, infolge des Mangels an Arbeitskräften auf zahlreichen Farmen die Baumwolle so lange auf den Sträuchern bleibt, bis sie schließlich doch noch durch das Wetter verdorben wird. Hutton führt auf diesen Arbeitermangel die Tatsache zurück, daß vor 5 Jahren auf einer Anbaufläche von 23 Millionen Acre ein Ertrag von 11,25 Millionen Ballen Baumwolle erzielt wurde, während heute auf 28 Millionen Acre nur etwa 10½ Millionen Ballen geerntet werden. Zu dem Arbeitermangel kommen jedoch noch andere Ursachen hinzu. Ich möchte in dieser Beziehung namentlich auf eine interessante Studie aufmerksam machen, die Mr. Daniel J. Sully, der bekannte Leiter der großen, im letzten Februar zusammengebrochenen Baumwoll-Hausse, in der North American Review, Februarheft 1904, veröffentlicht hat. Sully, dessen Bestreben in dem genannten Aufsatz dahingeht, die Behauptung zu widerlegen, daß die Spekulation schuld sei an der starken Preiserhöhung der Baumwolle, und den Beweis zu erbringen, daß die Preiserhöhung durch natürliche Ursachen hervorgerufen sei nennt folgende Gründe für die Preissteigerung:

1. Die Verschlechterung des Saatgutes, die dadurch herbeigeführt worden sei, daß die beste Saat an die Baumwollölmühlen verkauft werde, deren Agenten vorzugsweise den ersten, für die Saatzwecke tauglichsten Samen aufkauften.
2. Die durch die langjährige Baumwollkultur allmählich herbeigeführte Erschöpfung des Bodens.
3. Die Verbreitung des Boll Weevil, eines gefährlichen Baumwollschädlings.
4. Die unzureichende Vergrößerung der Anbaufläche.

Selbstverständlich sind die Ausführungen eines Haussespekulanten über die natürlichen Gründe der Preisgestaltung mit Vorsicht aufzunehmen; aber im vorliegenden Falle werden die Angaben Sullys in der Hauptsache auch von anderer Seite bestätigt. Die Verschlechterung des Saatgutes und die Bodenerschöpfung treten uns zudem auch in anderen Produktionsgebieten als eine unverkennbare Ursache für die Stockung in der Baumwollerzeugung entgegen. Vor allem aber steht fest, daß die letzten Ernten bereits durch die rapide Ausbreitung des Boll Weevil in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Der Boll Weevil ist bisher fast ausschließlich in Texas aufgetreten. Welche Verringerung der Ernte er dort hervorgebracht hat, geht aus einer vergleichenden Gegenüberstellung hervor, die sich in einer vom U. S. Department of Agriculture herausgegebenen Publikation von W. D. Hunter*) findet. Dort sind

*) »Farmer's Bulletin« No. 189, Information concerning the Mexican Cotton Boll Weevil, by W. D. Hunter, Special Agent in Charge of Cotton Boll Weevil Investigation, Division of Entomology, Washington 1904.

je zehn Landschaften gegenübergestellt, von denen die einen seit 1899 von dem Boll Weevil befallen worden sind, die anderen nicht. Die Landschaften liegen nahe beieinander, so daß die klimatischen Bedingungen und die Witterungsverhältnisse die gleichen sind. Verglichen wird der Ernteertag der beiden Jahre 1899 und 1902, die in bezug auf Regenfall und andere für die Ernte in Betracht kommende Verhältnisse mit einander ungefähr übereinstimmten. Das Ergebnis der Vergleichung ist, daß von 1899 auf 1902 in den verseuchten Landschaften die Baumwollernte sich von 371 349 auf 174 174 Ballen, also um 53 Prozent, vermindert hat, während sich die Ernte in den verschont gebliebenen Landschaften von 338 871 auf 379 611, also um 11 Prozent, vermehrt hat. Auch andere Angaben stimmen darüber überein, daß der Boll Weevil die Ertragsfähigkeit des befallenen Landes ungefähr um die Hälfte verringert. Der in Texas im Jahre 1903 durch den Boll Weevil verursachte Minderertrag der Baumwollernte wird auf 740 000 Ballen, also auf etwa 7½ Prozent der ganzen amerikanischen Baumwollernte, geschätzt. Dazu kommt, daß der Boll Weevil sich unaufhaltsam über weitere Gebiete ausdehnt. Der Chef der entomologischen Abteilung des Agricultural Department der Vereinigten Staaten, Mr. L. O. Howard,*) hält es für sicher, daß der Schädling sich über alle Baumwollgegenden der Union ausbreiten werde; falls nicht energische Maßnahmen zur Bekämpfung ergriffen werden, sei eine Steigerung des jährlichen Schadens bis auf etwa 250 Millionen Dollars, d. i. ungefähr die Hälfte des Wertes der gegegenwärtigen Baumwollernte, zu erwarten.

Arbeitermangel, Bodenerschöpfung, Verschlechterung des Saatguts, verheerende Schädlinge — das alles sind keineswegs vorübergehende Ursachen, sondern Momente, die eine längere Zeit andauernde Hemmung der Produktion von amerikanischer Baumwolle befürchten lassen.

Nicht wesentlich günstiger stehen die Produktionsverhältnisse in den beiden Ländern, die nach den Vereinigten Staaten — allerdings in großem Abstand und unter mancherlei Beschränkungen — für die Versorgung unserer Baumwollindustrie in Betracht kommen.

In Indien ist, wie bereits hervorgehoben wurde, die Baumwollerzeugung schon seit dem Jahre 1890 ins Stocken gekommen. Es besteht eine allgemeine Übereinstimmung nicht nur darüber, daß die indische Baumwolle im Laufe der letzten 10 bis 15 Jahre eine entschiedene Verschlechterung erfahren hat, sondern auch darüber, daß dem indischen Ryot nur sehr schwer und sehr langsam eine bessere Auswahl des Saatguts und eine rationellere Kulturmethode beizubringen sein wird. Die Versuche, die in Indien mit amerikanischer und anderer fremder Saat gemacht worden sind, haben sämtlich einen Fehlschlag ergeben, so daß man heute von Experimenten nach dieser Richtung hin nichts mehr erwartet. Ein baldiger neuer Aufschwung der indischen Baumwollproduktion, durch welchen die Knappheit an amerikanischer Baumwolle auch nur annähernd ausgeglichen werden könnte, steht deshalb nicht in Aussicht.

---

*) Siehe den Artikel von Howard im Februarheft 1904 der „American Monthly Illustrated Review of Reviews“.

Was Ägypten anlangt, so ist das verfügbare Areal relativ klein, und es hat auch durch den großen Staudamm bei Assuan nur eine Vergrößerung um etwa 15 Prozent erfahren. Eine sehr bedeutende Steigerung der Produktion wird auch hier nicht möglich sein. Dagegen sind gerade in den allerletzten Tagen Nachrichten aus Ägypten gekommen, nach denen in den dortigen Baumwollgebieten große Massen von Heuschrecken aufgetreten sind — zum ersten Male wieder seit 1891 —, die der jungen Baumwollsaat gefährlich zu werden drohen. Bewahrheiten sich die Besorgnisse, dann würde die Knappheit an amerikanischer Baumwolle in diesem Jahre durch einen schlechten Ausfall der ägyptischen Ernte noch verschärft werden.

Wenn so die Verhältnisse der wichtigsten Produktionsgebiete die europäischen Industriestaaten nötigen, sich mit dem Gedanken einer längere Zeit andauernden Stockung der Baumwollproduktion vertraut zu machen, so kommt als ein weiteres Moment hinzu, daß auch die weltwirtschaftliche Verschiebung im Baumwollverbrauch, wie wir sie für die letzten Jahrzehnte beobachtet haben, aller Voraussicht nach auch in der Zukunft noch weitere Fortschritte zuungunsten Europas machen wird. Die Zunahme der Baumwollverarbeitung in den Gebieten der Baumwollerzeugung beruht auf den natürlichen Vorteilen, welche die Nähe der Gewinnungsstätte des Rohstoffs einer jeden Industrie gewährt, sobald nur die nötigen Arbeitskräfte, die nötige technische Schulung der Arbeiter und die erforderlichen Kapitalien für einen industriellen Betrieb vorhanden sind. Je mehr Amerika und Indien in ihrer ganzen Entwickelung fortschreiten, desto mehr werden diese letzteren Voraussetzungen gegeben sein, desto größer muß infolgedessen der Anteil werden, den diese Länder von ihrer eigenen Baumwollproduktion selbst verarbeiten. Ob diese Entwicklung sich schneller oder langsamer vollzieht, ob sie gelegentlich durch Rückschläge unterbrochen wird, das alles ist nicht entscheidend. Auf alle Fälle haben sich die europäischen Industriestaaten darauf einzurichten, daß sich auch in der Zukunft ihr Anteil an der amerikanischen und indischen Baumwollerzeugung allmählich weiter verringern wird.

Und damit muß sich die europäische Baumwollindustrie auch auf relativ hohe Baumwollpreise gefaßt machen. Zwar ist nicht zu bestreiten, daß die Preisgestaltung der letzten Jahre durch eine wilde Spekulation stark beeinflußt war und daß insbesondere die heftigen Preisschwankungen, die mitunter innerhalb ganz kurzer Zeiträume sich vollzogen haben, auf die Kraftproben der Hausse- und Baisse-Partei in Amerika zurückzuführen sind. Aber auch daran kann kein Zweifel sein, daß die Haussespekulation bei allen ihren Übertreibungen und Ausschreitungen von der Gestaltung der realen Faktoren des Baumwollmarktes ausgegangen ist. Mr. Sully, der schließlich das Opfer seiner verwegenen Haussespekulation geworden ist, hat in dem oben erwähnten Aufsatz sehr richtig und klar auseinandergesetzt, daß keine Spekulation auf die Dauer erfolgreich sein könne, die mit der auf der tatsächlichen Gestaltung von Angebot und Nachfrage beruhenden Tendenz des Marktes in Widerspruch stehe. Er hätte hinzufügen müssen, daß der Erfolg der Spekulation nicht nur von der zutreffenden Beurteilung der Richtung der Markttendenz, sondern auch von dem richtigen Augenmaß für die Größe der zu erwartenden Preisverschiebungen abhängig ist. Er ist an einer Überschätzung der auf eine Preissteigerung der Baumwolle hinwirkenden Ursachen

zugrunde gegangen; daß er sich in der Richtung der Preisbewegung nicht geirrt hat, daß die Hausse in Baumwolle in der Gestaltung von Produktion und Bedarf eine sehr reale Grundlage hatte, dafür sind die Wirkungen seines eigenen Zusammenbruchs ein Beweis. Je mehr für eine starke Hausse die tatsächlichen Vorbedingungen fehlen, desto stärker der Preissturz, der auf den Zusammenbruch der Haussespekulation folgen muß. Nach dem Zusammenbruch der Baumwollhausse in der ersten Februarwoche 1904 haben sich die Baumwollpreise zwar niedriger gestellt als in den letzten Wochen der Überspekulation, aber sie halten sich auch heute noch auf einem Niveau, welches nicht unwesentlich höher ist als der Durchschnitt selbst des Jahres 1903 und mehr als doppelt so hoch wie der Durchschnitt des Jahres 1898.

Die europäischen Baumwollindustrien werden demnach fürs nächste mit dem Fortbestand relativ hoher Baumwollpreise und infolgedessen vielleicht mit einem Rückschlag in der Entwicklung des Verbrauchs von Baumwollwaren rechnen müssen. Auch an eine größere Stetigkeit der Preise, wie sie für die gesunde Entwicklung der Industrie nötig ist, kann so lange nicht gedacht werden, als Amerika vermöge seines unbedingten Übergewichts in der Baumwollproduktion die Preise diktiert und als man es der wilden Spekulationslust der Amerikaner nicht verwehren kann, die schwierigen Verhältnisse der Baumwollversorgung zu einem Fangballspiel mit den Baumwollpreisen auszunutzen.

III.

Die geschilderte Entwicklung von Baumwollproduktion und Baumwollverbrauch stellt die europäischen Staaten vor das Problem, auf welche Weise sie die Grundlagen einer ihrer allerwichtigsten Industrien gegenüber der wachsenden Bedrohung durch die Knappheit der Rohstoffzufuhr und durch das Rohstoffmonopol der Vereinigten Staaten sicherstellen können.

Die europäische Baumwollindustrie selbst hat bis vor wenigen Jahren jeden Schritt zu einer solchen Sicherung ihrer Existenzgrundlagen unterlassen. Es war für sie am bequemsten, ihr Rohmaterial dort zu kaufen, wo es in der besten Qualität und zu den billigsten Preisen zu kaufen war. Auf diese Weise haben die Vereinigten Staaten die anderen Produktionsländer — abgesehen von Ägypten — mehr und mehr verdrängt. Von dem großen an sich für den Baumwollbau geeigneten Areal, das auf der Erde zur Verfügung steht, von dem „Cotton Belt“, wie der Engländer sagt, ist heute nur ein verhältnismäßig kleiner Teil für den Baumwollbau in Benutzung genommen. Die Baumwollerzeugung konzentriert sich heute mehr auf ganz bestimmte Gebiete, als es in früheren Zeiten der Fall war. Solange Amerika der europäischen Industrie in übergroßer Fülle und zu fortgesetzt weichenden Preisen die benötigte Rohbaumwolle zur Verfügung stellte, dachten die Industriellen in keinem europäischen Staate daran, sich unter Opfern neben Amerika andere Bezugsquellen zu erhalten oder neue Bezugsquellen aufzuschließen.

Charakteristisch ist in dieser Beziehung das Schicksal, das bei uns in Deutschland der erste Anlauf zur Beförderung der Baumwollkultur in unseren Kolonien hatte. Es ist über dieses Vorspiel zu den heutigen Versuchen auf dem Gebiet der kolonialen

Baumwollkultur bisher selbst in engeren Kreisen kaum etwas bekannt, aber dieser erste, wenn auch schließlich erfolglose Schritt ist gerade in Beziehung zu den heutigen Bestrebungen interessant genug, um der Vergessenheit entrissen zu werden.

Der Vater des Gedankens einer planmäßigen Förderung der Baumwollkultur in den deutschen Kolonien ist kein Geringerer als der Reichskanzler Fürst Bismarck. Am 17. September 1889 brachten die „Berliner Politischen Nachrichten“ einen kurzen Auszug aus einem Artikel der „Manchester Examiner and Times“ über die Kultur der Baumwolle in Westafrika. In dem Artikel war die Frage aufgeworfen, ob es nicht möglich sein sollte, die Eingeborenen Afrikas zur Anpflanzung von Baumwolle zu veranlassen; das Operationsfeld für ein solches Unternehmen müsse an der Westküste Afrikas liegen, von wo wir etwa ebensoweit entfernt wären, wie von New-Orleans, ohne — wie es bei dem Bezug von Baumwolle von der Ostküste Afrikas der Fall wäre — Kanalgebühren zahlen zu müssen. Dieser Artikel gab dem Fürsten Bismarck Anlaß zu der Anordnung, es sollte Herr v. Soden, der damalige Gouverneur von Kamerun, zu einer gutachtlichen Äußerung darüber aufgefordert werden, ob und in welcher Weise die Baumwollkultur in unseren westafrikanischen Besitzungen eingeführt werden könne. Desgleichen solle Herr v. Hansemann über die Aussichten der Baumwollkultur in Neu-Guinea gehört werden. Dabei bekundete Fürst Bismarck als seine Ansicht, daß ihm der Anbau von Baumwolle da, wo er möglich sei, als eines der wichtigsten Mittel zur wirtschaftlichen Förderung überseeischer Gebiete erscheine. Nachdem dem Reichskanzler umgehend Vortrag über die damals schon vorliegenden Feststellungen über das Vorkommen von Baumwolle und über die privaten Versuche mit Baumwollpflanzungen in den deutschen Schutzgebieten gehalten worden war, ließ der Reichskanzler die deutsche Gesandtschaft in Washington anweisen, sie solle die Konsuln in den amerikanischen Baumwolldistrikten zum Bericht auffordern, ob dort eine geeignete Persönlichkeit, womöglich deutschen Ursprungs, zu finden wäre, die man nach unseren westafrikanischen Besitzungen oder Neu-Guinea entsenden könnte, um an Ort und Stelle die Baumwollpflanzungen zu überwachen und mit Rat und Tat einzugreifen. Gleichzeitig erklärte sich der Reichskanzler bereit, die Kosten auf seinen Dispositionsfonds zu übernehmen.

Da es Schwierigkeiten machte, in den Vereinigten Staaten eine geeignete Persönlichkeit zu finden, wurde ein Pflanzer, der in der Südsee in der Baumwollkultur tätig gewesen war, als Sachverständiger engagiert und im Mai 1890 zunächst nach Togo und dann nach Kamerun ausgesendet. In beiden Schutzgebieten wurden kleinere Versuchspflanzungen angelegt; da aber offenbar ohne System und ohne die notwendigen Vorarbeiten verfahren wurde, war das Ergebnis kein befriedigendes. Auch die Versuche, die Eingeborenen heranzuziehen, scheiterten. Der Sachverständige berichtete darüber aus Togo im Herbst 1890, es sei in den 60er Jahren Baumwolle in größeren Mengen von den Eingeborenen angebaut und von französischen Kaufleuten für den Export aufgekauft worden. Mit dem starken Preisrückgang nach dem amerikanischen Bürgerkrieg sei jedoch ein böser Rückschlag gekommen, der den Baumwollbau bei den Eingeborenen in Verruf gebracht habe. Er habe versucht, die Häuptlinge für den Baumwollbau zu interessieren, doch ihre Frage sei stets: was sollen wir mit der Baumwolle, wer kauft sie uns ab? Außerdem seien zur Überwindung der Transport-

schwierigkeiten Gin-Maschinen und Pressen im Innern notwendig, die ohne Wege nicht dorthin gebracht werden könnten. Kurz, es zeigte sich sehr bald, daß ein planmäßiges Vorgehen und größere Mittel die unerläßliche Voraussetzung für einen Erfolg darstellen.

Um die Grundlagen für eine bessere Organisation der Baumwollkulturversuche zu schaffen, wendete sich die Regierung zu Beginn des Jahres 1892 an zwei der großen Unternehmerverbände, bei welchen ein Interesse an dieser wichtigen Frage erwartet werden konnte, nämlich an den Zentralverband deutscher Industrieller und an den Verein süddeutscher Baumwollindustrieller, um deren Mitwirkung bei einem weiteren Vorgehen auf dem Gebiet des Baumwollanbaus zu gewinnen. „Innerhalb der ihr zur Verfügung stehenden Mittel“ — so heißt es in einem der hier in Betracht kommenden Schreiben — „ist die Kolonialverwaltung bereit, die Anlage von Baumwollpflanzungen in unseren Schutzgebieten nach Möglichkeit zu fördern. Ohne die tatkräftige Beteiligung der nächsten Interessenten werden aber die Schritte der Regierung ergebnislos bleiben.“

Die beiden befragten Verbände glaubten jedoch, bei aller Anerkennung der eminenten wirtschaftlichen Bedeutung der Förderung der kolonialen Baumwollkultur, bei der damaligen Lage des Baumwollmarktes und der Baumwollindustrie außerstande zu sein, sich tatkräftig an den geplanten Versuchen zu beteiligen. Es wurde darauf hingewiesen, daß die reichen amerikanischen Ernten eine Überfüllung des Baumwollmarktes und eine Entwertung der Rohbaumwolle und damit große Verluste für die Spinnerei herbeigeführt hätten; daß ferner die Stockung des Absatzes von Geweben und Garnen die deutschen Baumwollspinnereien veranlaßt habe, Vereinbarungen über Produktionseinschränkungen in Erwägung zu ziehen. Unter diesen schwierigen Verhältnissen sei die Baumwollindustrie nicht in der Lage, für den Baumwollanbau in den deutschen Kolonien Mittel zur Verfügung zu stellen; es dürfte vielmehr zweckmäßig sein, von der Erörterung der Frage in einem weiteren Kreise von Vertretern der Baumwollindustrie und des Baumwollhandels abzusehen und einen geeigneteren Zeitpunkt abzuwarten, bis zu welchem sich auch die Verhältnisse in unseren Schutzgebieten mehr konsolidiert haben würden.

Das war die Sachlage vor 12 Jahren, zu einer Zeit, als die Zunahme der amerikanischen Baumwollernten noch Schritt hielt mit der Steigerung des amerikanischen Baumwollverbrauchs und als die Baumwollerzeugung dem Weltbedarf noch vorauseilte. Kaum jemand hat damals vorausgesehen, wie rasch die Verhältnisse sich ändern würden und wie rasch an die Stelle der durch Überflutung des Marktes und Preisrückgänge verursachten Verluste die Sorge um die Beschaffung des benötigten Rohmaterials und die Einbußen durch ungemessene Preissteigerungen treten würden. Heute ist sich die Baumwollindustrie aller europäischen Länder darüber einig, daß ihre Zukunft zu einem wesentlichen Teil davon abhängt, ob es gelingt, durch die Einführung der Baumwollkultur in neuen Gebieten nicht nur die Baumwollproduktion der Erde in einem der Steigerung des Bedarfs entsprechenden Tempo zu vermehren, sondern auch das Baumwollmonopol der Vereinigten Staaten zu brechen. Die Bedeutung dieser Frage reicht weit über den Kreis der unmittelbar interessierten Baumwollindustrie hinaus. Wie im ersten Teil dieses Aufsatzes gezeigt wurde, spielt

die Baumwolle in der gesammten Erwerbs- und Verbrauchswirtschaft der europäischen Industriestaaten eine solche Rolle, daß durch die Gestaltung der Baumwollversorgung der Nationalreichtum dieser Staaten und die Lebenshaltung ihrer Bevölkerung auf das stärkste berührt werden. Nicht zum wenigsten hängt von der Lösung der Baumwollfrage ab die wirtschaftliche Machtstellung des alten Europa gegenüber der aufstrebenden und herrschlustigen Tochter jenseits des Ozeans.

Diese Erkenntnis hat bewirkt, daß im Laufe der letzten Jahre in den verschiedenen europäischen Industriestaaten eine rasch anwachsende Bewegung entstanden ist, welche die Einführung der Baumwollkultur auf einer möglichst breiten Basis in bisher vernachlässigten Gebieten bezweckt. Abgesehen von Rußland,*) wo die Verhältnisse durchaus anders liegen als in Mittel- und Westeuropa, ist die Bewegung zugunsten der Ausdehnung des Baumwollbaus, der „Baumwollkulturkampf", überall aus der privaten Initiative der unmittelbar berührten Kreise hervorgegangen, und bei aller Unterstützung, die ihr von amtlichen Stellen zuteil wird, zieht die Bewegung auch in ihrer weiteren Entwicklung aus der privaten Initiative ihre beste Kraft.

Die Bewegung ist organisiert in großen Vereinigungen, die im Wege von freiwilligen Beiträgen ihrer in der Hauptsache aus Interessenten und Interessentenverbänden bestehenden Mitglieder die Mittel zur Förderung der Baumwollkultur in neuen Gebieten aufbringen. In Deutschland hat das Kolonialwirtschaftliche Komitee*) sich bereits im Jahre 1900 entschlossen, unter Verzicht auf weitere theoretische Erörterung in der Kolonie Togo einen praktischen Versuch mit der Einführung der Baumkultur nach einem wohlvorbereiteten und systematischen Plane zu unternehmen. In

*) Rußland ist seit einer Reihe von Jahren bemüht, die Versorgung seiner jungen Baumwollindustrie mit Rohmaterial durch die Produktion auf russischem Boden in Turkestan und in Transkaukasien zu bewirken. Es hat zur Unterstützung der Baumwollkultur in jenen Gegenden nicht nur gewaltige Summen aus öffentlichen Mitteln für Bewässerungsanlagen, Versuchspflanzungen, Eisenbahnen, Subsidien an Baumwollpflanzer usw. aufgewendet, sondern es hat außerdem durch einen hohen Zoll auf fremde Rohbaumwolle die russische Industrie genötigt, in erster Linie die russisch-asiatische Baumwolle zu verarbeiten. Rußland, dessen junge Baumwollindustrie den einheimischen Bedarf noch keineswegs deckt, geschweige denn Exportinteressen hat, konnte zu dem Gewaltmittel eines hohen Zolls auf fremde Rohbaumwolle greifen und seine Industrie durch noch höhere Zölle auf Baumwollwaren schadlos halten, obwohl auch hier die nachteilige Wirkung bleibt, daß die erhöhten Preise der Baumwollwaren den einheimischen Verbrauch und damit schließlich auch die einheimische Baumwollindustrie in der Entwicklung hemmen. Für Länder mit einem großen Export von Baumwollfabrikaten scheidet ein Zoll auf Rohbaumwolle aus dem Kreis der Maßnahmen zur Förderung einer eigenen Baumwollproduktion von vornherein aus. Aber auch die direkte Subventionierung der Baumwollkulturen durch große Aufwendungen aus öffentlichen Mitteln kann für die übrigen europäischen Staaten kaum vorbildlich sein. Nur der „aufgeklärte Absolutismus" ist zu einer solchen künstlichen Züchtung von Industrien und landwirtschaftlichen Kulturen aus einem zielbewußten und einheitlichen Willen heraus imstande. Dagegen kann allerdings das planmäßige Vorgehen der Russen mit Bewässerungsanlagen, Versuchspflanzungen usw. auch für die westlichen Nationen als Vorbild dienen.

**) Vergl. Karl Supf, Zur Baumwollfrage, Berlin 1900. Über die Arbeiten des Kolonialwirtschaftlichen Komitees berichten die fortlaufend erscheinenden Mitteilungen über dessen Verhandlungen, ferner die von dem Komitee herausgegebenen Spezialberichte: Baumwollexpedition nach Togo, Bericht 1901; Deutsch-koloniale Baumwollunternehmungen 1902/03, II. Bericht; Deutsch-koloniale Baumwollunternehmungen 1903/04, III. Bericht.

England wurden die von einzelnen Handelskammern (vor allen von Oldham, Manchester und Liverpool) ausgehenden Bestrebungen im Mai 1902 in der „British Cotton Growing Association"*) zusammengefaßt. Im Januar 1903 gründeten die französischen Baumwollinteressenten nach dem deutschen und englischen Vorbild die „Association Cottonière Coloniale"**) und noch in demselben Jahre thaten sich die belgischen Interessenten gleichfalls zu einer „Association Cottonière" zusammen.

Es ist natürlich, daß die einzelnen Vereinigungen ihr Augenmerk zunächst auf die für den Baumwollbau geeigneten Kolonien ihres Heimatlandes richteten; daß sie auf Grund der bisherigen Kenntnisse und Erfahrungen in eine Prüfung darüber eintraten, welcher Teil ihres Kolonialbesitzes für die Einführung einer leistungsfähigen Baumwollkultur den besten Erfolg verspreche.

Soviel bis jetzt feststeht, kommen in erster Linie in Betracht die westafrikanischen Kolonien Englands, Frankreichs und Deutschlands, in denen die klimatischen Verhältnisse, die Bodenbeschaffenheit und die Bevölkerung besonders günstige Vorbedingungen für den Baumwollanbau darstellen. Die Baumwolle ist seit den ältesten Zeiten in jenen Gebieten einheimisch, und zur Zeit der Baumwollnot wurden nicht unerhebliche Quantitäten von Baumwolle von dort exportiert. Die Baumwollausfuhr von Lagos allein betrug noch im Jahre 1870 etwa 1 Million lbs., hörte aber dann — ebenso wie die oben erwähnte Baumwollausfuhr aus Togo — infolge des Preisrückgangs so gut wie vollständig auf. Die einheimische Baumwolle ist allerdings überwiegend in einem mehr oder weniger verwilderten Zustand, aber es haben sich auch unter den einheimischen Arten Qualitäten gefunden, die der Durchschnittsqualität der amerikanischen Baumwolle überlegen sind, und vor allem hat es sich möglich gezeigt, durch Kreuzungen und rationelle Kulturmethoden ein Produkt zu gewinnen, das es mit dem amerikanischen durchaus aufnehmen kann.

Neben Westafrika scheinen vor allem Britisch- und Deutsch-Ostafrika sowie Britisch-Zentralafrika günstige Aussichten zu bieten, und zwar namentlich für die Produktion einer der ägyptischen Baumwolle nahe kommenden Qualität. Es wird namentlich in England viel bemerkt, daß — während bisher alle Versuche, die ägyptische Baumwolle in Amerika oder Indien zu naturalisieren, gescheitert sind — die ägyptische Baumwolle in Ostafrika ihre charakteristische und wertvolle Eigenschaft, den langen und seidenartigen Stapel, behält. Eine Baumwollprobe aus Deutsch-Ostafrika wurde von der Liverpooler Baumwollbörse als „the best Egyptian substitute ever produced" bewertet.

Abgesehen von den beiden genannten Länderkomplexen, kommen für die Versuche mit Baumwollkulturen in dem großen „Cotton Belt" natürlich noch zahlreiche andere Gebiete in Betracht; für die Engländer vor allem Westindien, woher vor hundert Jahren England die Hälfte seines Bedarfs an Rohbaumwolle bezog; für Deutschland

*) Die vollständigste Auskunft über die Arbeiten dieser Vereinigung ist enthalten in dem bereits mehrfach erwähnten Bericht von Hutton, abgedruckt in der „West African Mail" vom 19. Februar 1904.

**) Vergl. den Bericht von Maigret in der „Revue des Cultures Coloniales" vom 5. März 1904.

außerhalb seines eigenen Kolonialreichs vor allem gewisse Gebiete in Kleinasien, in denen wir heute schon größere wirtschaftliche Interessen haben.

Kurz, es ist ein gewaltiges und aussichtsvolles Feld, das der Tätigkeit der europäischen Baumwollvereinigungen offensteht. Aber auch darüber darf man sich wohl keinen Illusionen hingeben, daß es großer Aufwendungen sowie einer ausdauernden und planmäßigen Arbeit bedürfen wird, um dieses Feld für die europäische Baumwollindustrie nutzbar zu machen.

Das deutsche Kolonialwirtschaftliche Komitee darf stolz darauf sein, daß es nicht nur den Anstoß zu der wirksamen Organisation der kolonialen Baumwollkulturversuche gegeben hat, sondern daß es auch mit seiner Arbeitsmethode — namentlich in Westafrika — vorbildlich gewirkt hat. Dieses große Verdienst wird auch vom Auslande neidlos anerkannt. So hat Mr. Hutton in seinem mehrfach erwähnten Bericht ausgeführt:

„Der Goldküste benachbart ist die deutsche Kolonie Togo, die zwar nicht in das Bereich meines Themas fällt, die jedoch höchst interessant ist als das Gebiet, auf dem der erste Versuch, den Baumwollbau auf einer wissenschaftlichen Grundlage in Westafrika einzuführen, gemacht worden ist. Das deutsche Kolonialwirtschaftliche Komitee hat dort seine Arbeiten im Jahre 1901 begonnen, und hat — wie alles, was diese intelligente Nation tut — sein Unternehmen von vornherein auf eine gesunde und wissenschaftliche Grundlage gestellt. Es ist dort eine große erzieherische Arbeit geleistet worden, und es sind alle Arten von Versuchen ausgeführt worden, wie das Hybridisieren und Sterilisieren des Samens, Versuche mit künstlicher Befruchtung der Baumwolle, ferner Versuche mit Impfungen des Viehs gegen die Tsetsefliege usw Das Komitee hat uns in der entgegenkommendsten Weise die Ergebnisse seiner Erfahrungen zur Verfügung gestellt, nicht nur in Westafrika, sondern auch in Ostafrika und anderwärts, und ich freue mich sagen zu können, daß zwischen dieser wichtigen Vereinigung und der britischen Cotton Growing Association die besten Beziehungen bestehen, und daß auf beiden Seiten anerkannt wird, daß England und Deutschland bei dem gegenwärtigen Wellengang in demselben Boote sitzen und sich gegenseitig helfen müssen."

Das System, nach welchem das Kolonialwirtschaftliche Komitee bisher in Togo gearbeitet hat und das in seinen wesentlichen Zügen von den Engländern und Franzosen in ihren westafrikanischen Besitzungen adoptiert worden ist, geht darauf hinaus, den Baumwollanbau als Eingeborenenkultur, d. h. als Kleinkultur der ackerbautreibenden Eingeborenen, einzuführen, und zwar unter Zuhilfenahme amerikanischer Neger, die theoretisch und praktisch in der Baumwollkultur ausgebildet sind. Einige solche Baumwollexperten sowie die notwendige maschinelle Ausrüstung wurden von dem unter der Leitung des bekannten Booker Washington stehenden Tuskegee Normal and Industrial Institute in Alabama beschafft.

Im November 1900 trat die erste Baumwollexpedition des Kolonialwirtschaftlichen Komitees ihre Ausreise nach Togo an. Ihre Aufgabe war eine vorbereitende; sie sollte die Möglichkeit einer rationellen Baumwollkultur als Eingeborenenkultur in Togo festellen und gegebenenfalls die Marktfähigkeit des Produkts für die deutsche Industrie nachweisen. Die Aufgabe wurde gelöst durch die Errichtung einer

Versuchs- und Lehrstation in Tove, im Zentrum des für den Baumwollanbau in Betracht kommenden Gebiets, und durch die Errichtung einer Anzahl von kleineren Versuchsfarmen bei den einzelnen Regierungsstationen, deren Leiter angewiesen waren, den Bestrebungen der Expedition jede mögliche Förderung angedeihen zu lassen. Die Pflanzung in Tove stellte in zahlreichen Versuchen die günstigste Pflanzzeit fest und ermittelte die für den Anbau sich am besten eignenden Varietäten; sie zog ferner Eingeborene aus den verschiedensten Teilen der Kolonie heran, um sie in der Anwendung rationeller Kulturmethoden, im Gebrauch von Pflug, Ginmaschine und Presse usw. zu unterweisen. Auf Grund der Erfahrungen der Versuchspflanzung in Verbindung mit denjenigen der Stationsfarmen konnte das Komitee die Ergebnisse des ersten Versuchsjahres (1901) dahin zusammenfassen, daß das für den Baumwollanbau geeignete Areal der Kolonie Togo an Ausdehnung ungefähr dem Baumwollareal Ägyptens entspreche; daß die klimatischen und Bodenverhältnisse für die Baumwolle günstig seien; daß die erzielte Baumwolle in ihrer Qualität mindestens der Marke middling american gleich, in ihrer Ausgiebigkeit jedoch noch verbesserungsfähig sei; daß die verhältnismäßig dichte Bevölkerung zur Aufnahme der Baumwollkultur sich hinreichend willig und intelligent zeige; daß schließlich die Rentabilität der Baumwollkultur als Eingeborenenkultur gesichert erscheine, sobald eine Verbilligung des Transports, insbesondere durch den Bau einer Eisenbahn von der Küste nach dem Hinterlande, erreicht sei.

Auf dieser im ersten Versuchsjahr gewonnenen Grundlage ist seither mit wachsendem Erfolg weiter gearbeitet worden. Vor allem ist das Komitee dazu übergegangen, an einzelnen Plätzen schwarze amerikanische Baumwollfarmer als Lehrmeister anzusiedeln und eine Reihe von Stationen zu errichten, die mit Ginmaschinen und Baumwollpressen ausgestattet sind, die gleichzeitig die von den Eingeborenen produzierte Baumwolle zu bestimmten Preisen aufkaufen und die ferner die Eingeborenen mit dem geeigneten Saatgut versehen. Neben der Versuchspflanzung in Tove ist im Atakpamebezirk eine Baumwollschule für Eingeborene errichtet worden, die unter der Leitung dreier farbiger Amerikaner steht. Diese Organisation, welche den Eingeborenen vor allem den Absatz ihres Erzeugnisses außerordentlich erleichtert und ihnen damit ein erhöhtes Interesse am Baumwollbau gibt, hat ihre Spitze erhalten in der im Jahre 1903 eingerichteten Baumwollinspektion, deren Leitung einem erprobten deutsch-amerikanischen Baumwollfarmer anvertraut ist und der außerdem ein in Westafrika erfahrener Kaufmann und ein Maschinenmeister angehören. Die Mitglieder der Inspektion bereisen während der Pflanzungs- und Ernteperiode das ganze Baumwollgebiet, um den Pflanzern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Sie überwachen ferner die Versuchsstation, die Baumwollschule, die Aufkaufs- und Ginstationen.

Der Erfolg der bisherigen Tätigkeit ist eine Verbilligung des Ginnens und — durch eine vorteilhaftere Pressung — auch des Transports, ferner eine Steigerung der Ausgiebigkeit der Baumwolle, eine fortschreitende Verbesserung der Qualität und eine erhebliche Vergrößerung der Anbaufläche und der Erntemenge. Kreuzungsversuche amerikanischer mit einheimischer Saat haben für die Togo-Baumwolle als bisher höchste Taxe ergeben: „fully good middling, etwa 30 mm Stapel, Wert am 25. Februar 1904 75 Pfennig pro $^1/_2$ kg." Der Ernteertrag des ersten Versuchsjahres hat 25 000 Pfund entkernte Baumwolle ergeben, die Ernte des zweiten Versuchsjahres stellte sich auf

50 000 Pfund, 1903 wurden 100 000 Pfund erzielt, die jetzt hereinkommende Ernte von 1904 wird auf 200 000 Pfund geschätzt, und in diesem Jahre ist es gelungen, die Anbaufläche auf das Fünffache zu vermehren, so daß für 1905 eine Ernte von etwa 1 Million Pfund erwartet werden kann. Auch diese letztere Menge ist, absolut genommen, noch verschwindend klein, aber die rasche und progressive Zunahme der Produktion berechtigt zu guten Erwartungen für die Zukunft.

Am 24. März 1902 tagte in Berlin eine von der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amts einberufene Kommission von Sachverständigen und Interessenten auf dem Gebiet des Baumwollanbaus, des Baumwollhandels und der Baumwollindustrie. Auf Grund der Ergebnisse und Beschlüsse dieser Konferenz hat das Kolonialwirtschaftliche Komitee seine Arbeiten noch im Jahre 1902 auch auf Deutsch-Ostafrika ausgedehnt. In dieser Kolonie bewegen sich die Arbeiten des Komitees zum Teil auf einer anderen Basis als in Togo. Der Stand der Bevölkerung läßt dort von der Baumwollkultur in der Form eines selbständigen Kleinbetriebs der Eingeborenen, wie er in Togo so gute Erfolge verspricht, für die nächste Zeit noch nicht allzuviel erwarten. Günstigere Aussichten bieten hier die mehr nach Art von Plantagen betriebenen, von Europäern geleiteten und mit farbigen Arbeitern wirtschaftenden Versuchspflanzungen, wie sie sowohl von einzelnen europäischen Farmern als auch von Kommunen und Missionen eingerichtet worden sind. Frühere Versuche dieser Art sind großenteils an dem Mangel eines systematischen Vorgehens und einer planmäßigen Zusammenfassung und Sichtung der gemachten Erfahrungen gescheitert. Das Kolonialwirtschaftliche Komitee hat im Jahre 1903 auch hier eine Baumwollinspektion eingerichtet, die ebenso wie in Togo von einem deutsch-amerikanischen Baumwollfarmer geleitet wird und der außerdem ein landwirtschaftlicher Assistent und ein Maschinentechniker zugeteilt sind. Die Inspektion hat die Aufgabe, den einzelnen Pflanzungen mit sachverständigem Rat zur Seite zu stehen und deren Erfahrungen zu verwerten. Außerdem unterstützt das Komitee die Baumwollfarmer durch die Gewährung von Anbauprämien, durch die unentgeltliche Überlassung von Saatgut und Lieferung von Ginmaschinen und Baumwollpressen; ferner dadurch, daß es den Pflanzern jede Menge Baumwolle zu bestimmten Preisen abnimmt. Zur Zeit wird in der Kolonie ein Zentralginstation mit Dampfbetrieb errichtet. Außerdem sind bei den verschiedenen Pflanzungen bereits 26 Ginmaschinen und 23 Pressen im Betrieb. Insgesammt sind in den Küstenbezirken über 2000 ha bereits mit Baumwolle bestellt. Das Komitee bereitet eine Baumwollkultur großen Stils im Rufiyi-Delta vor, wo nach dem Urteil der Sachverständigen allein etwa 700 000 ha vorzügliches Baumwollland zur Verfügung stehen sollen. Auch hier wird ein Deutsch-Amerikaner, der bisher im Dienste der Regierung der Vereinigten Staaten eine Baumwollversuchs- und Lehrstation in Texas geleitet hat, mit der Durchführung der Aufgabe betraut werden. Das Komitee verwirklicht also, soweit die Leitung seiner Versuche in Betracht kommt, mit der Heranziehung deutsch-amerikanischer Sachverständigen den Gedanken, den Fürst Bismarck schon im Jahre 1889, als er der kolonialen Baumwollkultur seine Aufmerksamkeit zuwendete, sofort als den richtigen erfaßt und ausgesprochen hat.

Es sei wiederholt, daß die Unternehmungen des Kolonialwirtschaftlichen Komitees aus privater Initiative hervorgegangen und bisher in der Hauptsache mit

Geldmitteln, die von den beteiligten Interessenten und Interessentenvereinigungen im Wege freiwilliger Beiträge aufgebracht wurden, zur Durchführung gelangt sind. Das Komitee hat dadurch eine Unterstützung erfahren, daß ihm aus der „Wohlfahrtslotterie zu Zwecken der deutschen Schutzgebiete" für seine Baumwollunternehmungen erhebliche Beträge zugewiesen worden sind. Im ganzen beziffern sich die von dem Komitee für seine Baumwollunternehmungen aufgebrachten Mittel bisher auf etwa 700 000 Mark. Wir bleiben mit diesen Beträgen allerdings noch weit hinter England zurück, wo für die Zwecke der Cotton Growing Association vor einigen Monaten bereits 100 000 Pfd. Sterl. = 2 Millionen Mark gezeichnet waren und wo man das Kapital dieser Gesellschaft auf 10 Millionen Mark bringen zu können hofft. Immerhin ist es das erste Mal, daß in Deutschland für einen kolonial-wirtschaftlichen Zweck eine solche Summe aus freiwilligen Beiträgen aufgebracht worden ist.

Die Kolonialverwaltung hat den Bestrebungen des Kolonialwirtschaftlichen Komitees jede mögliche Förderung zuteil werden lassen. Überall arbeiten die Bezirksamtmänner und Stationsleiter Hand in Hand mit den Organen des Komitees. Soweit es die in den Kolonialetats zur Verfügung gestellten Mittel zulassen, wird der Baumwollbau auch durch eine finanzielle Unterstützung von seiten der Regierung gefördert. So wertvoll jedoch diese staatlichen Unterstützungen sind, die Hauptaufgaben des Staates bei den kolonialen Baumwollunternehmungen liegen auf einem anderen, breiteren Felde. Die Quintessenz einer jeden auf wirtschaftliche Ergebnisse gerichteten Kolonialpolitik ist, daß der Staat durch seine Tätigkeit und seine Aufwendungen den Rahmen schafft, innerhalb dessen die private Initiative sich erfolgreich betätigen kann; wo überhaupt die natürlichen Voraussetzungen gegeben sind für eine günstige wirtschaftliche Entwicklung, da wird im Laufe der Zeit die Prosperität der privaten Unternehmungen bewirken, daß dem Mutterlande seine Aufwendungen auch rein finanziell — ungerechnet alle die indirekten wirtschaftlichen Vorteile — wieder ersetzt werden. Das gilt insbesondere von der Schaffung leistungsfähiger und billiger Verkehrswege, von deren Vorhandensein in Kolonialgebieten meist die Möglichkeit eines rentabeln Wirtschaftsbetriebs in allererster Reihe abhängt. Die Größe der erforderlichen Aufwendungen und die Unsicherheit über den Zeitpunkt des Eintritts einer privatwirtschaftlichen Rentabilität machen den Bau von kolonialen Eisenbahnen für private Unternehmer in der Regel unmöglich. Hier muß der Staat eintreten, der mit größeren Zeiträumen zu rechnen hat als die einzelnen Individuen und dessen Pflicht es ist, in der Gegenwart diejenigen Opfer zu bringen, welche dazu beitragen können, seine eigene Zukunft sicher zu stellen.

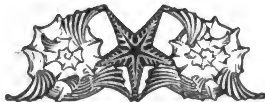
Die Togo-Inlandbahn und die ostafrikanische Eisenbahn Daressalam—Mrogoro haben aus diesem Gesichtspunkt heraus für die Baumwollunternehmungen in den beiden Schutzgebieten eine ganz besondere Bedeutung.

Wie nun auch die bis jetzt vorliegenden bescheidenen Anfänge mit unserer kolonialen Baumwollkultur sich gestalten mögen, zwei Gewinne können heute schon verzeichnet werden.

Der eine Gewinn ist, daß es zum ersten Male an einem ganz besonders wichtigen Einzelfall einem großen Teil der deutschen Industrie und des deutschen Handels zum Bewußtsein gekommen ist, wie es unter Umständen für die Sicherung

unserer heimischen Volkswirtschaft notwendig werden kann, auf die natürlichen Hilfsquellen unserer Kolonien zurückzugreifen, und daß zum ersten Male ein großer Teil der deutschen Industrie und des deutschen Handels sich zu einem einheitlichen Vorgehen, das die Nutzbarmachung unserer kolonialen Hilfsquellen bezweckt, zusammengeschlossen hat. Wenn die Führer einer gewissen parlamentarischen Partei, die unserer Kolonialpolitik ein prinzipielles Nein entgegensetzen, genauer nachprüfen, dann werden sie vielleicht finden, daß Leute mit gewichtigen wirtschaftlichen Namen aus ihren eigenen Reihen sich dem kolonialen Baumwollunternehmen und den Petitionen an den Reichstag um Bewilligung der beiden Kolonialbahnen angeschlossen haben. Nur zur Charakterisierung der Stimmung sei erwähnt, daß sogar der „Vorwärts" am 16. Oktober 1903 schrieb: „Wir sind durchaus Gegner der Kolonialpolitik, stehen aber den in Afrika betriebenen Versuchen, dort die Baumwollkultur einzuführen und auszudehnen, sympathisch gegenüber. Das Baumwollmonopol, das die Vereinigten Staaten von Amerika immer noch besitzen, führt dort in jedem Jahre zur Bildung von Spekulationsringen und schamlosen Preistreibereien, welche fast regelmäßig anhaltende Störungen in der englischen, deutschen und französischen Baumwollindustrie nach sich ziehen . . . Könnte dieses Monopol Amerikas und damit der dortigen Baumwollkönige durchbrochen werden, so würde das für die gesammte Baumwollindustrie ein großer Vorteil sein."

Der zweite Gewinn ist, daß die Leitung und die bisherigen Erfolge der deutschen Baumwollunternehmung die Aussicht eröffnen, daß die wirtschaftliche Energie in Verbindung mit der wissenschaftlichen Gründlichkeit — die Eigenschaften, denen das neue Deutschland seinen großen wirtschaftlichen Aufschwung verdankt — auch auf kolonialem Felde schließlich sich durchsetzen werden. Jedenfalls hat Deutschland in seinem Baumwollunternehmen zum ersten Male auf kolonialem Gebiete bahnbrechend und vorbildlich auch für die größeren und älteren Kolonialmächte gewirkt.



Die Preisarbeit des englischen Leutnants K. C. Dewar R. N. über die Kriegsblockade unter Berücksichtigung der modernen Kampfmittel.

Das Aprilheft des „Journal of the Royal United Service Institution“ bringt die mit der goldenen Medaille gekrönte Preisarbeit eines englischen Seeoffiziers, die das Thema behandelt: „In welcher Weise können bei dem heutigen Entwicklungsstand der Kriegsschiffe, insbesondere auch der Torpedofahrzeuge und Unterseeboote, die strategischen Ziele am besten erreicht werden, die man in früheren Zeiten mit der Einschließung der Flotte des Gegners in seine eigenen Häfen — der Kriegsblockade — verfolgte.“

Es erscheint bemerkenswert, daß dies Thema von neuem von der R. U. S. I. zum Gegenstand der Bearbeitung gewählt worden ist, nachdem diese bereits vor einigen Jahren den Kapitän Mahan um eine Abhandlung*) darüber ersucht hatte. Jedenfalls deutet dieser Umstand darauf hin, daß man sich in England in den maßgebenden Kreisen auch heute noch intensiv mit dieser Frage beschäftigt und dieselbe nicht etwa — wie man geneigt sein möchte anzunehmen, — nach der mißlungenen Blockade von Argostoli im Herbst 1902 als zuungunsten des Blockierenden entschieden betrachtet. Für keinen Staat ist ja die Entscheidung dieser Frage von solchem Interesse, wie für England, das infolge seiner Abhängigkeit von der See und der großen Empfindlichkeit gegen eine Verletzung seiner Seeinteressen im Falle eines Seekrieges mehr als alle andern Nationen darauf angewiesen ist, die Seestreitkräfte des Gegners von der See zu vertreiben und fernzuhalten. In früherer Zeit erreichte es dies Ziel am wirksamsten durch die Einschließung der Flotten des Gegners in seine Häfen zu Beginn des Krieges — sofern dieselben ihm nicht in offener Schlacht entgegentraten —; die Erfahrung hat gezeigt, daß eine solche Kriegsblockade bei energischer Durchführung zu dem gesteckten Ziel führte, wenngleich vereinzelte Ausbruchversuche der blockierten Geschwader von Erfolg begleitet waren. Die Frage, welchen Gefahren und Verlusten in heutiger Zeit eine Flotte ausgesetzt ist, die eine in einem befestigten Hafen liegende gegnerische Flotte so bewachen will, daß sie diese beim Auslaufen zum Schlagen bringen kann, — die weitere Frage, ob es daher bei den modernen Kampfmitteln noch zweckmäßig ist, eine feindliche Flotte im eignen Hafen zu blockieren, oder ob andere Maßnahmen vorzuziehen sind, welche die eigne Flotte weniger Gefahren aussetzen, der feindlichen Flotte aber naturgemäß mehr Aussicht auf Entkommen geben, wird einwandfrei nur durch die Erfahrungen eines modernen Seekrieges beantwortet werden können. Friedensmanöver werden in dieser Frage nur schwer zu einem brauchbaren Resultat führen, da sich im Manöver die allgemeinen Verhältnisse des Krieges, die gerade für die Durchführung der Blockade von entscheidendem Einfluß sind, nicht darstellen lassen; insbesondere wird meist die Zeit, welche für solche Manöver zur Verfügung steht, zu kurz bemessen sein, um zu einem einigermaßen einwandfreien Resultat gelangen zu können.

*) „Marine-Rundschau“ 1896, S. 65 ff.

Aus diesem Grunde erscheint die theoretische Lösung der Frage, wie sie in der vorliegenden Arbeit versucht ist, von besonderem Interesse. Während Mahan in der erwähnten Abhandlung in allgemeinerer Weise die Blockade in ihrer Beziehung zur Seestrategie behandelt, eine eingehende Besprechung des Einflusses der modernen Kampfmittel auf die taktische Durchführung der Blockade aber unterläßt, versucht Dewar, die zur Diskussion gestellte Frage in anderer Weise zu lösen.

Im 1. Abschnitt des Aufsatzes bespricht er zunächst die Blockadesysteme früherer Zeiten; er untersucht sodann die Faktoren, welche die Seestrategie der Gegenwart beeinflussen, und gibt einen Überblick über die Erfahrungen und Lehren einiger englischer und französischer Manöver seit 1895, sowie des spanisch-amerikanischen Krieges.

Im 2. Abschnitt ist eine Charakteristik der modernen Kriegsschiffe einschließlich der Torpedofahrzeuge und Unterwasserboote, sowie ihrer Verwendungsart unter besonderer Berücksichtigung der für die Blockade in Betracht kommenden Eigenschaften enthalten; auch wird hier der Wert der Funkentelegraphie einer Betrachtung unterzogen.

Der 3. Abschnitt handelt von der Durchführung der Blockade in heutiger Zeit. — Bereits in der Inhaltsübersicht deutet der Verfasser an, daß er die Kriegsblockade als Seekriegsmittel nicht empfiehlt; er will vielmehr versuchen, zu zeigen, daß die Nachteile, welche aus ihrer Anwendung für den Blockierenden erwachsen, die Vorteile, welche sie mit sich bringt, überwiegen; er gibt allerdings zu, daß die besonderen Verhältnisse des einzelnen Falles bei der Bewertung der Blockade ein gewichtiges Wort mitsprechen.

Im Folgenden soll ein Auszug aus der Abhandlung — teilweise mit den Worten des Verfassers — gegeben werden und eine Besprechung derselben erfolgen.

I.

Die Blockadestrategie früherer Zeiten.

In den großen Seekriegen von 1790 bis 1805 spielte die Blockade eine Hauptrolle; ihre Einrichtung war stets das erste strategische Ziel Englands. Die Anwendung der Blockadestrategie ergab sich für England besonders aus zwei Umständen, nämlich aus der Schwierigkeit, in jener Zeit zuverlässige Nachrichten über den Feind auf irgend eine andere Weise zu erhalten, und aus dem passiven Verhalten der damaligen französischen Seebefehlshaber. Diese Vorbedingungen existieren heute nicht mehr, und die bloße Tatsache, daß Jervis und Nelson, die im Jahre 1803 unter ganz anderen Verhältnissen arbeiteten, die Blockade anwendeten, ist kein Kriterium für die Zweckmäßigkeit ihrer Anwendung im Jahre 1903. Die hauptsächlichste Vorbedingung für das Ansetzen der Blockade ist, daß der Feind die Ankunft des Blockierenden abwartet; dies aber wird der Feind wahrscheinlich heutzutage nicht tun.

Es muß ferner klar unterschieden werden zwischen der Strategie und der Taktik früherer Zeiten. Die Strategie bezweckt die Verteilung der Streitkräfte oder ihre Konzentration an der entscheidenden Stelle, die Taktik nutzt jene aus. Die Blockadestrategie der Vergangenheit ist noch heute von Interesse, da sie viele auch heute noch anwendbare Formen der Verteilung der Streitkräfte enthält. Die Taktik der Vergangenheit hingegen ist auf die Verwendung veralteter Waffen gegründet und kann uns nichts lehren.

Die letzten Absätze bedürfen m. E., da sie leicht zu Mißverständnissen Anlaß geben, einer Erläuterung und Einschränkung: Die strategischen Vorbedingungen nämlich für die Verwendung der Kriegsblockade werden auch heute noch im Seekriege, wie vor hundert Jahren, vorhanden sein. Schon eine Ungleichheit in der Fertigstellung der Mobilisation der Flotten beider Gegner würde es dem zuerst Fertigen bei nicht zu großer Entfernung seiner Häfen von den Küsten des Gegners gestatten, die Kriegsblockade zur Anwendung zu bringen. Heute wie früher hat das Wort seine Richtigkeit: „Im Kriege bedeutet die Notwendigkeit, den Gegner aufzusuchen, die Strafe für vorhergegangene Unterlassungssünden“, womit ein englischer Fachmann auf den Wert der Blockade als eines hervorragenden Mittels, zu Beginn des Krieges Fühlung mit der Flotte des Gegners zu gewinnen, hinweist.

Des weiteren würde die Kriegsblockade einen großen praktischen Nutzeffekt in dem Falle liefern können, wo die Vereinigung zweier getrennter Geschwader zu verhindern ist, die zwar einzeln mit Erfolg bekämpft werden können, vereinigt jedoch kampfkräftig genug sind, um einen Erfolg zweifelhaft oder unmöglich zu machen.

Auch der in der strategischen Defensive befindliche Gegner, der darauf ausgeht, die Hauptmacht des Feindes zu meiden und, selbst im Schutze eines befestigten Stützpunktes befindlich, dem Gegner möglichst viel Abbruch zu tun, wird diesem Gelegenheit zu seiner Einschließung geben. In der Abhandlung „La guerre avec l'Angleterre“ wird von einem der Jeune école angehörenden Verfasser geradezu ausgesprochen, daß das beste Mittel für die französischen Geschwader, der englischen Offensive zu begegnen, darin bestehen wird, sich in Brest und Toulon blockieren zu lassen, um den Feind durch Torpedoboote und Unterwasserboote so viel wie möglich zu schädigen und bei günstiger Gelegenheit auszubrechen, um den Kampf sodann unter günstigeren Bedingungen aufzunehmen.

Für die Durchführung des Handelsschutzes — Einschließung der feindlichen Handelszerstörer in ihre Häfen und Stützpunkte — wird die Kriegsblockade ein wertvolles Hilfsmittel sein können.

Schließlich legt die Notwendigkeit der Fernhaltung bereits geschlagener Streitkräfte von der See zwecks Ermöglichung der Ausnutzung der Seeherrschaft dem Sieger die Anwendung der Kriegsblockade auch in heutiger Zeit nahe.

Weiter möchte ich den Satz, daß die Blockadetaktik alter Zeiten uns nichts lehren kann, da sie auf die Verwendung veralteter Waffen gegründet ist, nicht in vollem Umfange gelten lassen. Denn wenn es auch gefährlich ist, auf die taktischen Vorgänge der Vergangenheit ein spekulatives System aufzubauen, so ist es doch in hohem Grade lehrreich, die taktischen Erfahrungen der Vergangenheit mit den Forderungen der Gegenwart in Einklang zu bringen. Für die Betrachtung der taktischen Durchführung einer Blockade in heutiger Zeit z. B. halte ich die Untersuchung der mustergültigen Gliederung der englischen Blockadeflotte, wie sie von dem Earl of St. Vincent bei der Blockade von Brest angeordnet und später auch von Cornwallis angenommen wurde, durchaus nicht für bedeutungslos. Die heute noch im Vorpostendienst bei der Bewachung einer Linie gebräuchliche Gliederung der Flotte in Vorposten, Vorpostensoutien und Gros mit den nötigen Zwischenfahrern wurde im Prinzip bereits damals bei der Bewachung der französischen Flotte angewandt.

Es soll hiermit jedoch nicht bestritten werden, daß wahrscheinlich einwandfreiere Ergebnisse zu erwarten stehen, wenn, wie dies auch in dem Aufsatz über „die moderne Blockade“*) von Kapitänleutnant Glatzel geschehen ist, „die einzelnen taktischen Elementarbegriffe, die bei einer modernen Blockade auftreten, aufgesucht und deren Ausführbarkeit und zweckmäßigste Ausführung unter den besonderen Verhältnissen, wie sie der Blockade zugrunde liegen, geprüft werden.“

Die strategischen Grundzüge der Blockade früherer Zeiten.

Diese können folgendermaßen zusammengefaßt werden:

1. Beim Ausbruch des Krieges wurden den Flottenabteilungen des Gegners gewachsene Streitkräfte detachiert, die vor den feindlichen Häfen zu kreuzen hatten.

2. Stand der Ausbruch eines Krieges mit einer andern Macht (Mann vor Cadix 1796) oder die Annäherung einer großen, nicht blockierten Streitmacht zu erwarten (Keith vor Cadix 1799), so gab man weniger wichtige Blockaden auf; die Geschwader zogen sich auf die Hauptflotten zurück.

3. Fand die Vereinigung überlegener Streitkräfte in einem blockierten Hafen statt, so zog sich das blockierende Geschwader zurück. (Jervis vor Toulon 1796; Calder vor Ferrol 1805.)

Es folgt dann eine Gegenüberstellung der von Jervis und Cornwallis befolgten Methode der Bewachung und der durchaus unzureichenden Beobachtung, wie sie von Lord Howe und Bridport unter Benutzung von Spithead als Ankerplatz für das Gros gehandhabt wurde.

Erwähnt sei noch die Zusammenstellung der bedeutendsten in Beziehung zur Blockade stehenden Schlachten:

Quibéron (1759), wo Hawke die französische Flotte unter dem Marschall de Conflans schlug, nachdem diese während der Abwesenheit der Blockadeflotte (infolge schlechten Wetters) Brest verlassen hatte.

St. Vincent (1759), wo die aus Toulon entkommene französische Flotte von Boscawen geschlagen wurde, der sich zur Ausführung von Reparaturen mit dem Gros nach Gibraltar begeben hatte.

Die Schlacht bei St. Vincent (1797), welche durch Jervis nach Aufgabe der Blockade von Toulon dadurch herbeigeführt wurde, daß er eine strategische Position beim Kap St. Vincent einnahm.

Schlacht bei Aboukir (1798) nach dem Entkommen der Franzosen aus Toulon und ihrer Verfolgung durch Nelson.

Trafalgar (1805), herbeigeführt durch den Versuch, den Hafen bei Anwesenheit der Blockadeflotte zu verlassen.

Die Durchführung der Blockade in früherer Zeit.

Auf die Durchführung der Blockade übte den bedeutendsten Einfluß der Wind aus. Da diese Verhältnisse bei Mahan und in „The Blockade of Brest 1803 to 1805“ hinreichend erläutert sind, so erübrigt sich eine Besprechung derselben.

*) „Marine-Rundschau“ 1899, S. 1.

In diesem Teil wird auch die Bedeutung einer Basis für die Blockadeflotte in früherer Zeit gestreift. Da die Frage der Stützpunkte für die heutige Blockade aus später zu erörternden Gründen von erhöhtem Interesse ist, seien an dieser Stelle die Verhältnisse früherer Zeiten etwas eingehender betrachtet, als der Verfasser es tut.

Die Blockadeflotte früherer Zeit brauchte einen Stützpunkt in erster Linie, um bei Stürmen, die ein Verweilen vor dem zu blockierenden Hafen nicht gestatteten, einen geschützten Ankerplatz zu haben; erst in zweiter Linie kam die Möglichkeit, dort Wasser und Vorräte ergänzen sowie Reparaturen ausführen zu können, in Betracht, da die ersteren für mehrere Monate an Bord genommen werden, die letzteren in den meisten Fällen mit Bordmitteln ausgeführt werden konnten. Als Ankerplätze für den Fall, daß die Schiffe sich bei Weststürmen vor Brest nicht halten konnten, werden vom Verfasser Plymouth und Falmouth erwähnt. Hierzu sei bemerkt, daß die Engländer gegen Falmouth, das doch Brest am nächsten lag (etwa 100 Seemeilen), während der Periode der großen Blockaden von 1803 bis 1805 eine gewisse Abneigung zeigten. Dabei mag der beschränkte Raum, den der Hafen bot, mitgesprochen haben. Erst 1805, unter Pitts kurzer zweiter Verwaltung, wurde bestimmt, daß Falmouth der Rendezvousplatz für die Kanalflotte werden solle, und daß dort Liegeplätze für fünfzehn Linienschiffe vorzusehen seien. Die Torbai (etwa 135 Seemeilen von Brest) wurde von Jervis und Cornwallis als Ankerplatz bevorzugt; sie bot den Vorteil, daß Schiffe, welche bei Weststürmen dort Schutz suchten, bei der Hinfahrt den Wind 3 Strich achterlicher als auf der Fahrt nach Falmouth hatten; sie bot einen sicheren Ankerplatz bei Weststürmen, war jedoch gefährlich und schwer zu verlassen bei den allerdings seltenen Südoststürmen. Plymouth wurde hauptsächlich als Reparaturhafen benutzt, während das Anlaufen von Spitheadreede (210 Seemeilen von Brest) zur Zeit von Jervis und Cornwallis durchaus verboten war. „Sie dürfen unter keinen Umständen ein Schiff ermächtigen, nach Spithead zu gehen, wofern Sie nicht von mir oder von der Admiralität besonderen Befehl erhalten", so instruierte Jervis seinen zweiten Admiral bei der Übergabe des Kommandos an diesen.

Vor Toulon, wo die Blockade dadurch erschwert wurde, daß die für ein Auslaufen günstigen Nordwestwinde die vorwiegenden waren, und wo die Stürme des Golfs von Lyon die Blockadeflotte oft von ihrem Posten vertrieben, wo ferner die Blockadeflotte weit mehr als die vor Brest auf ihre eignen Hilfsmittel angewiesen war, schien die häufige Benutzung einer Basis eher geboten. Hier lagen geeignete Stützpunkte in Beziehung auf das voraussichtliche Operationsfeld günstiger als bei Brest, wo sämtliche in Betracht kommenden Punkte im Rücken des blockierten Hafens lagen. So war Korsika Hoods strategische Basis bei der Bewachung von Toulon, San Fiorenzo sein Hauptankerplatz; Nelson wählte einen Ankerplatz in den Maddalenas.

Um eine möglichst schnelle Rückkehr der Schiffe nach Brest zu ermöglichen, wenn sie zu Ausrüstungszwecken einen der Stützpunkte anliefen, wurde auf Anordnung des Earl of St. Vincent in denselben Wasser und Proviant zur sofortigen Anbordgabe dauernd bereitgehalten.

Charakteristische Merkmale der Blockade früherer Zeiten.

1. Es war früher viel weniger Gefahr vorhanden, daß die feindlichen Streitkräfte zum Angriff auf eins der Blockadegeschwader plötzlich konzentriert wurden. Denn die Windverhältnisse und die unvollkommenen Kommunikationsmittel erschwerten den Versuch einer überraschenden Vereinigung des Blockierten mit einem andern ausgebrochenen Geschwader; vor allem gestatteten die ersteren nicht, eine genaue Vereinbarung betreffs der Zeit des gemeinsamen Angriffs auf den Blockierenden zu treffen; weiter war der Wind, der das Verstärkungsgeschwader heranführte, meist ungünstig für das Auslaufen des Blockierten.

2. Die Blockadeflotte hatte keine Angriffe, außer denen der feindlichen Linienschiffe zu befürchten, die ihrerseits nur bei günstigem Winde auslaufen konnten. Die Gefahr, durch nächtliche Angriffe überrascht zu werden, bestand nicht.

Die Faktoren, welche die moderne Strategie beeinflussen.

Der Grundsatz, den die Admirale früher befolgten, war der, die feindliche Flotte an ihrem Ausgangspunkte aufzusuchen und einzuschließen. Die zu lösende Frage ist nun diese:

1. Wieweit ist heute der Gegner infolge der modernen Kampfmittel imstande, die Befolgung dieses Grundsatzes unmöglich zu machen?

2. Falls sie unmöglich ist, welche andern Methoden sind dann anzuwenden?

Zunächst ein kurzer Überblick über die hauptsächlichsten Faktoren, welche heute die Strategie beeinflussen.

A. Dampfkraft und Geschwindigkeit. Sie verleihen den Bewegungen Sicherheit; erleichtern die Konzentration und gemeinsames, verabredetes Handeln; lassen den Blockierten leichter entkommen, denn er kann günstige Umstände, wie eine dunkle, regnerische oder unsichtige Nacht, sofort ausnutzen. Die Geschwindigkeit gestattet dem ausbrechenden Blockierten, die Gefahrzone in sehr kurzer Zeit zu passieren. Der Blockierende kann auf Vorposten nicht dauernd seine volle Geschwindigkeit ausnutzen; er kann sie erst bei der Verfolgung verwenden, wenn er über den Kurs des Gegners unterrichtet ist.

B. Kohlen. Der Kohlenvorrat bestimmt den Aktionsradius. Wenn die Blockadeflotte keinen festen Stützpunkt besitzt, muß sie aus Kohlendampfern an einem provisorischen Stützpunkt kohlen. Hier werden die Schiffe während des Kohlens Torpedobootsangriffen ausgesetzt sein, falls der Stützpunkt innerhalb des Aktionsbereichs der Torpedoboote liegt. Die Kohlenschiffe sind ebenfalls ein Angriffsobjekt. Während der Blockade wird stets ein Teil der blockierenden Streitkräfte nach dem Stützpunkt zum Kohlen detachiert sein.

C. Torpedofahrzeuge und Unterseeboote. In den Grenzen ihres Aktionsbereichs bedeuten sie bei gutem Wetter eine dauernde Drohung und zwingen zu dauernder Wachsamkeit. Anderseits machen sie besondere Vorkehrungen für den Schutz des Hafens notwendig. Ihre Tätigkeit wird begrenzt durch schlechtes Wetter und Kohlenvorrat. Die Unterseeboote werden, sobald ihre Entwicklung weiter fortgeschritten, jede Annäherung an einen Hafen bis zu 50 Seemeilen bei Tage unmöglich machen.

D. Telegraphie. Sie erleichtert die Konzentration und vereinbartes Handeln: sie gestattet schnelle Übermittlung von Nachrichten über den Feind.

E. Funkentelegraphie. Sie erweitert den Wirkungsbereich der Aufklärung und ist für das Fühlunghalten und Heranführen des Gros an den Feind von großem Nutzen. Sie gestattet der Blockadeflotte, mit ihren Vorposten und ihrem Stützpunkt in dauernder Verbindung zu bleiben.

Da der Verfasser auf diese Faktoren später noch im einzelnen zurückkommt, so unterbleibt hier eine Besprechung.

Die moderne Strategie.

Die Strategie bezweckt die Aufstellung der eignen Streitkräfte entsprechend der Stärke und Aufstellung der feindlichen Streitkräfte. Bei Beginn der Operationen kann man sich entscheiden für:

a. Die Blockadestrategie.

Die Flotte blockiert den betreffenden Hafen, von dem sie nur so weit abbleibt, als es die modernen Kampfmittel absolut notwendig machen.

b. Die Positionsstrategie.

Die Flotte nimmt eine Position ein, von der aus sie die voraussichtlichen Bewegungen des Gegners beherrscht; nicht zu weit von einem Stützpunkt entfernt; außerhalb des Bereichs der feindlichen Torpedobootsangriffe; wo Nachrichten über den Feind leicht zu erhalten sind. (Beispiele: 50 Seemeilen Süd von Lands End; 20 Seemeilen West von Kap St. Vincent; 50 Seemeilen Süd von Port Mahon, je nach den Umständen.)

c. Auf einen Stützpunkt basierte Strategie.

Die Flotte basiert ihre Operationen auf einen Stützpunkt, in dem sie liegt, bezw. vor dem sie bis zu 60 Seemeilen Entfernung kreuzt und auf Nachrichten vom Feinde wartet.

Bevor der Verfasser auf die einzelnen Systeme näher eingeht, sucht er ein Bild zu geben von der Leistungsfähigkeit der modernen Kriegsschiffe und Kriegswerkzeuge sowie von den Zufälligkeiten, mit denen der Stratege im Seekriege zu rechnen hat.

Zu diesem Zwecke betrachtet er französische und englische Manöver seit 1895 sowie den spanisch-amerikanischen Krieg, obgleich er den Wert der strategischen Lehren, die der letztere liefert, infolge der hoffnungslosen Lage, in der sich die Spanier befanden, geringschätzt. Aus den Manövern sind nur die für das Thema in Betracht kommenden Vorkommnisse herausgegriffen und ohne Kritik zusammengestellt. Um bei der Betrachtung dieses Abschnittes zum Verständnis des Zusammenhanges von Ursache und Wirkung bei den einzelnen angeführten Vorkommnissen zu gelangen, ist es m. E. notwendig, mit derselben das genauere Studium wenigstens der hauptsächlicheren Blockademanöver der Franzosen und Engländer zu verbinden. (Blockade von Ajaccio 1895 und 1901; Blockade von Biserta und der Reede von Hyères 1902; englische Manöver von 1900 und 1901; Blockade von Argostoli*) 1902.)

*) „Marine-Rundschau“ 1903, S. 567 ff.

Die Verhältnisse bei der Blockade von Santiago sind zu bekannt, als daß sie hier einer besonderen Erwähnung bedürften. Sie können ein stichhaltiges Beispiel für eine moderne Blockade nicht bieten; denn einmal gestattete das gänzliche Fehlen von Torpedobooten auf seiten der Spanier und die mangelhafte Ausbildung bezw. die unsachgemäße Verwendung der beiden im Hafen von Santiago vorhandenen Torpedobootszerstörer den Amerikanern eine enge Einschließung (z. B. Panzerschiffe nachts 1 bis 2 Seemeilen vor der Einfahrt), die andernfalls nicht möglich gewesen wäre; ferner war die Bestückung der Küstenwerke eine so mangelhafte, daß ein erfolgreicher Versuch, das dauernde Beleuchten der Hafeneinfahrt bei Nacht auf nahe Entfernung zu verhindern, nicht unternommen werden konnte.

Das Verhältnis der gepanzerten Schiffe des Blockierenden zu denen des Blockierten betrug 7 : 4. Guantanamo, etwa 50 Seemeilen von Santiago, wurde von den Amerikanern als provisorischer Stützpunkt benutzt.

Die Lehren der Manöver.

Die Lehren,*) welche der Verfasser aus den zusammengestellten — hier nicht aufgeführten — Manövervorkommnissen zieht, sind folgende:

1. Die Flotte muß bei Nacht stets darauf vorbereitet sein, plötzlich mit feindlichen Schiffen zusammenzutreffen.

2. Strahlenförmige Aufstellung der Kreuzer ist kein gutes Mittel für schnelle Nachrichtenübermittlung.

3. Fühlunghalten bei Nacht ist schwierig; eine von feindlichen Kreuzern gesichtete Flotte wird wahrscheinlich imstande sein, jene abzuschütteln. In einer dunkeln Nacht ist der Gesichtskreis nicht viel größer als ½ Seemeile.

4. Fahrzeuge von weniger als 18 Seemeilen Geschwindigkeit und alte Linienschiffe behindern die Flotte.

5. Eine gut funktionierende Nachrichtenübermittlung und gut ausgebildetes Signalwesen sind von der höchsten Wichtigkeit für die Flotte.

6. Beobachtung und Aufklärung müssen mit großem Verständnis durchgeführt werden. Besser keine, als eine zweifelhafte oder ungenaue Nachricht.

7. Um Schiffe bei Nacht zu erkennen, ist es zweckmäßig, sie einige Sekunden mit dem Scheinwerfer zu beleuchten.

8. Das Kabelzerstören ist eine schwierige Arbeit, die Kriegsschiffe ohne besondere Ausrüstung für diesen Zweck nicht auszuführen imstande sind.

Die meisten dieser Sätze enthalten Wahrheiten, die wohl bei jedem Manöver von neuem zutage treten. Die Ansicht des Verfassers betreffs der Unmöglichkeit des Fühlunghaltens bei Nacht ist auf die in den früheren englischen und französischen Manövern in vielen Fällen vorgekommenen Mißerfolge gegründet. Wenn auch die Aufgabe, bei Nacht mit dem feindlichen Gros Fühlung zu halten, eine der schwierigsten sein mag, die der Seekrieg stellt, so muß doch berücksichtigt werden, daß grade in den

*) Die auf die Torpedobootszerstörer, Torpedoboote und Unterwasserboote bezüglichen Erfahrungen sind hier fortgelassen, da sie weiter unten bei Gelegenheit der Besprechung der Leistungsfähigkeit dieser Fahrzeuge nochmals erörtert werden.

letzten Jahren in allen größeren Marinen in diesem Punkte, wie in der Kreuzerverwendung überhaupt, beträchtliche Fortschritte gemacht sind, und daß bei zweckmäßiger Zusammensetzung der Fühlung haltenden Gruppen und guter Ausbildung derselben wohl angenommen werden darf, daß die Fühlung unter normalen Verhältnissen gehalten werden kann.

II.

Die Leistungsfähigkeit der modernen Kriegsschiffe.

Im 2. Abschnitt gibt der Verfasser eine Übersicht über die strategischen Eigenschaften, Geschwindigkeit und Kohlenfassungsvermögen der modernen Kriegsschiffe sowie über die Leistungsfähigkeit der Torpedofahrzeuge und Unterwasserboote.

Linienschiffe (L.)*)

Betreffs der Linienschiffe und Kreuzer seien hier nur kurze Angaben gemacht.

Gegenwärtig ist bei der Konstruktion der L. das Bestreben im allgemeinen gerichtet auf: größeres Deplacement; Geschwindigkeit von 18 bis 19 Seemeilen; stärkere Armierung als bisher (schwerere Kaliber); ähnliches Kohlenfassungsvermögen wie bei den bisher gebauten L.

Geschwindigkeit. Die größte 24 Stunden lang zu haltende Geschwindigkeit rechnet der Verfasser als 0,94 der Probefahrtsgeschwindigkeit, diejenige, mit welcher der Stratege rechnen darf, als 0,9 der Probefahrtsgeschwindigkeit. So kann nach seiner Ansicht ein Schiff, das nominell 18 Seemeilen läuft, 16,8 Seemeilen 24 Stunden lang und 16 Seemeilen für längere Zeit laufen. — Bei neueren Schiffen, die noch nicht zu lange in Dienst sind, dürfte diese Annahme berechtigt sein. Aus der „Battle speed", die für „London" zu 17,5 Seemeilen, „Majestic" zu 15,8 Seemeilen, „Royal Sovereign" zu 15 Seemeilen angegeben wird, erhält der Verfasser durch Abziehen von 0,75 Seemeilen die „Cruising speed". Erwähnenswert ist die Angabe, daß bei der 35stündigen Jagd auf die von Argostoli entkommene Flotte die Maschinen von zwei Linienschiffen niederbrachen und ein Schiff länger als 3 Stunden nur 12 Seemeilen laufen konnte. Um eine Geschwindigkeit von 16,5 Seemeilen zu erzielen, mußten 100 Matrosen zum Kohlentrimmen verwendet werden. Mit Recht meint der Verfasser: Wenn der Jagd eine Schlacht gefolgt wäre, so hätte man wohl kaum erwarten können, daß diese Leute nach 4stündiger harter Arbeit im Bunker noch erfolgreich die Geschütze bedient und Munition gemannt haben würden.

Über Kohlenfassungsvermögen und Aktionsradius bei verschiedenen Geschwindigkeiten macht der Verfasser Angaben für die verschiedenen englischen Linienschiffstypen.

Panzerkreuzer und Kreuzer 1. Klasse (P. K. und K_1.).

Sie dienen als Aufklärungsschiffe; zum Abdrängen feindlicher Kreuzer; als Führerschiffe von Kreuzerdivisionen; zum Handelsschutz. Sie sind für hohe Geschwindigkeiten gebaut und sind nicht genügend geschützt, um in der Linie gegen moderne

*) Die in Klammern gesetzten Abkürzungen werden im weiteren Verlauf der Arbeit, besonders auch in den Skizzen, angewandt werden.

Linienschiffe verwandt zu werden. Für Torpedobootsangriffe sind sie in demselben Maße Angriffsobjekt, wie Linienschiffe.

Kreuzer 2. Klasse (K_2.).

Hierher rechnen Typen wie „Challenger", „Asträa", „Bojarin", „Jurien de la Gravière". Sie werden nur noch wenig gebaut und sind von Nutzen: für den Aufklärungsdienst in der Nähe der Flotte; als Glieder in Verbindungsketten (siehe weiter unten); für das Vertreiben von Torpedobootszerstörern und kleinen Kreuzern, dort, wo ein Einsetzen der größeren Kreuzer nicht erforderlich ist; für den Handelsschutz.

Ihre Verwendung wird sich im allgemeinen nach den Kreuzertypen richten, die der Feind ihnen entgegenstellen kann.

Kreuzer 3. Klasse (K_3.).

Sie sind geeignet für den Angriff auf Torpedoboote bei schlechtem Wetter; die Bildung von Etappenlinien für Funkentelegraphie (siehe unten); Aufklärungszwecke; Bewachung eines feindlichen Hafens bei Nacht.

Sie sind nicht groß genug, um selbst ein lohnendes Angriffsobjekt für Torpedoboote zu bilden, wohl aber imstande, auch bei schlechtem Wetter nachts einen Hafen zu bewachen und Torpedoboote zurückzuschlagen. Ein Kreuzertyp von etwa 2500 Tonnen Größe, 25 Seemeilen Geschwindigkeit, nur mit zur Torpedobootsabwehr geeigneten Geschützen armiert, würde daher nach Ansicht des Verfassers bei der Bewachung eines Hafens von großem Vorteil sein. Die Typenentwicklung der Kreuzer in den nächsten 10 Jahren wird nach seiner Meinung in der Weise vor sich gehen, daß man in erster Linie Panzerkreuzer von etwa 11 000 Tonnen und 22 Seemeilen Geschwindigkeit und Scouts von etwa 3000 Tonnen, 25 Seemeilen, mit einer nur aus 12-Pfündern bestehenden Armierung bauen wird; ferner eine hinreichende Zahl von Kreuzern 2. Klasse für den Dienst bei der Flotte und den Kampf mit den Hilfskreuzern und Handelszerstörern des Gegners.

Torpedokanonenboote (T. K.).

Diese sind veraltet und würden eine moderne Flotte behindern, da sie nicht mehr als 16 Seemeilen laufen. Einige, mit neuen Kesseln versehene T. K., die 19 Seemeilen laufen, würden für Aufklärungszwecke bei der Flotte, zum Abdrängen von Torpedobootszerstörern geeignet sein.

Torpedobootszerstörer (T. Z.).

Bei der Besprechung der Leistungsfähigkeit der Torpedofahrzeuge bringt der Verfasser eine Zusammenstellung von Manövererfahrungen, die zwar teilweise allgemein Bekanntes enthalten, in ihrer Gesamtheit jedoch ein gutes Bild über die Verwendbarkeit dieser Fahrzeuge bei der Blockade bieten und daher hier aufgeführt werden sollen. Die Erfahrungen stützen sich auf englische und französische Manöver.

T. Z. sind verwendbar für den Angriff auf Torpedoboote in See; die Blockierung von Torpedobootsstationen; den Nachrichtendienst (auch noch bei mäßig gutem Wetter); die Bewachung feindlicher Häfen; die Aufklärung in engen Gewässern; die Tagschlacht.

Manövererfahrungen. Der Gesichtskreis in klarer, dunkler Nacht beträgt etwa 1 Seemeile. Es ist ohne Gebrauch des Scheinwerfers schwer zu unterscheiden, ob ein Fahrzeug L. oder T. Z. ist; T. Z. verlieren sich nachts leicht aus Sicht; es ist nachts schwer, Entfernung, Kurs und Fahrt des Gegners richtig zu schätzen; Torpedoschüsse, die nachts auf mehr als 400 m abgegeben werden, haben kaum Treffchancen. Die Artilleriewirkung der T. Z. ist sehr gering, besonders bei Nacht. Eine nicht befestigte Torpedobootsstation, in der sich nur K.₃ und Torpedoboote befinden, wird zweckmäßig in der Weise bewacht, daß ein T. Z. die Einfahrt mit Scheinwerfer beleuchtet und zwei bis drei T. Z. sich weiter zurückhalten. Ein einfaches, gemeinsames Erkennungssignal bei Nacht ist erforderlich.

Die nutzbringendste Tätigkeit können die T. Z. bei mäßig gutem Wetter innerhalb 24 Stunden von einem Stützpunkt entfalten. Bei schlechtem Wetter wird die Leistungsfähigkeit der Besatzung durch die schlechte Unterbringung und den Mangel an Schlaf bedeutend herabgesetzt; dies führt dazu, daß nicht exakt und aufs Geratewohl gehandelt wird. T. Z. können sich leicht in sicherer Entfernung von feindlichen Kreuzern halten; sie haben gute Dienste bei der Bewachung feindlicher Häfen und bei der Nachrichtenübermittlung getan. Sie brechen jedoch leicht zusammen, und daher sollte man sie nicht länger als 4 Tage nacheinander in See lassen.

Erwähnenswert ist eine Bemerkung über die Verwendung der T. Z. in der Tagschlacht, die eigentlich nicht hierher gehört: „Ist die Verwendung der T. Z. in der Tagschlacht beabsichtigt, so sollte man sie vorher schonen und nicht zu strategischen Aufgaben verwenden. Wenn die Aufbauten und die zur Torpedobootsabwehr dienenden Geschütze einer Flotte durch das Artilleriefeuer stark beschädigt sind, würde ein entschlossen mit 25 Seemeilen Geschwindigkeit durchgeführter Angriff von T. Z. die Schlacht möglicherweise entscheiden.“

Vergleichen wir auf Grund der vom Verfasser gemachten Angaben den Wert der T. Z. für Blockierenden und Blockierten, so kommen wir zu dem Schluß, daß dieselben für den ersteren ein wertvolles Mittel zur Beobachtung des feindlichen Hafens auf nahe Entfernungen und zur Abschließung von Torpedobootsstationen sind, von denen aus Angriffe gegen die Blockadeflotte vom Rücken her unternommen werden könnten; ferner werden sie dem Blockierenden bei der Nachrichtenübermittlung wertvolle Dienste leisten; auch für die Abwehr von Unterwasserbootsangriffen können sie von Nutzen sein, wie weiter unten erörtert. Anderseits ist ihre erfolgreiche Verwendung von dem Vorhandensein eines nahen Stützpunktes abhängig. Für den Blockierten gilt hinsichtlich der T. Z. dasselbe, was weiter unten hinsichtlich der Torpedoboote gesagt ist. Hält man jedoch an der Trennung von T. Z. und Torpedobooten fest, so muß die Entscheidung dahin lauten, daß den größeren Nutzen von den T. Z. der Blockierende hat.

Torpedoboote (T. B.).

T. B. sollen von einem festen oder provisorischen Stützpunkt aus Angriffe auf L. und K. unternehmen. Sie sind zu längerer Tätigkeit in See nur bei gutem Wetter geeignet.

Manövererfahrungen. T. B. müssen nachts angreifen, ihre Stärke liegt in überraschendem Auftreten. Eine Torpedobootsflottille, die bei Tage von einem feindlichen Kreuzer und T. Z. gefaßt und von ihrer Basis abgeschnitten wird, hat wenig Aussicht auf Entkommen. Die Entfernung von einer T. B.-Station, innerhalb deren eine Flotte Angriffe von T. B. dieser Station zu gewärtigen hat, ist gleich der Hälfte der Entfernung, welche die T. B. in der Zeit vom Beginn der Dunkelheit bis zum Hellwerden zurücklegen können. Bei mäßig gutem Wetter, in dunkler Nacht, sollte man denken, hätten T. B. Aussicht auf Erfolg, sobald sie die feindliche Flotte sichten. Die französischen Manöver bestätigen diese Ansicht jedoch nicht durchweg.

Bei der Navigation der T. B. sind infolge der Kleinheit der Fahrzeuge Ungenauigkeiten nicht zu vermeiden; ihr Gesichtskreis bei Nacht ist gering, nicht größer als 1 Seemeile. Wenn aber T. B. in offener See an eine in Fahrt befindliche Flotte näher als 1 Seemeile herankommen, so wird dies meist mehr dem Zufall als einem planmäßigen Vorgehen zu danken sein. Dunkelheit ist der beste Schutz gegen T. B. Es ist schon schwer, in dunkler Nacht einen Hafen aufzufinden, der nicht befeuert ist, selbst dann, wenn man ihn gut kennt. Eine T. B.-Flottille müßte von einem Kreuzer begleitet sein, der mit seinem Scheinwerfer die Flotte, nachdem sie gefunden, einen Moment beleuchtet. Nachtschießübungen zeigen, daß ein T. B., das sich mit 20 Seemeilen dem Feinde nähert und ihn angreift, gute Aussichten hat, ohne Beschädigungen davonzukommen.

Stellen wir den Wert der T. B. für den Blockierenden und denjenigen für den Blockierten gegenüber: Von dem ersteren werden T. B. bei der Bewachung des Hafens ähnlich wie die T. Z. verwendet werden können, doch mit geringerem Erfolg, da sie nicht nur durch Kreuzer, sondern auch durch T. Z. leicht abgedrängt werden können. Eine erfolgreiche Verwendung gegen die Streitkräfte des Blockierten wird voraussichtlich nur in beschränktem Maße in Betracht kommen, da einmal gegen ein direktes Eindringen in den feindlichen Hafen genügende Schutzmaßregeln getroffen sein werden, anderseits den Torpedobootskommandanten in der Regel eine hinreichende Kenntnis der feindlichen Küstengewässer nicht zu Gebote stehen wird. Für den Blockierten sind die T. B. das hervorragendste Mittel, die Blockadeflotte dauernd zu beunruhigen und zu schädigen. Sie zwingen dieselbe, sich nachts fern dem feindlichen Hafen, in Fahrt und in steter Gefechtsbereitschaft zu halten, womit eine erhöhte Material- und Personalabnutzung sowie erhöhter Kohlenverbrauch verbunden ist. Bei den Operationen der T. B. gegen die Blockadestreitkräfte kommt jenen die genaue Kenntnis der eignen Küstengewässer und die Möglichkeit, die Kräfte nach der Rückkehr in den Hafen zu schonen, besonders zu statten. Schon die Anwesenheit von T. B. in dem blockierten Hafen wird einen großen moralischen Einfluß auf die Besatzung der Blockadeflotte ausüben; sie wird ferner zu einer Erweiterung der ganzen Blockadeanlage Anlaß geben und den Blockierenden davon abhalten; seine kampfkräftigen Kreuzer nachts zuweit gegen den Hafen vorzuschieben. Die T. B. sind nach allem als eine Vorzugswaffe für den Blockierten anzusehen, wenngleich nicht übersehen werden darf, daß zweckmäßig postierte Torpedobootsdivisionen auch für den auslaufenden Blockierten eine nicht zu unterschätzende Gefahr bedeuten.

Die Unterwasserboote (U. B.).

Da die Frage der Verwendbarkeit der U. B. in jetziger Zeit von besonderem Interesse ist, da ferner die Franzosen glauben, in ihnen das Mittel gefunden zu haben, um eine Blockade ihrer Häfen durch die Engländer unmöglich zu machen, so soll dieser Abschnitt eine eingehendere Behandlung erfahren.

U. B. sollen nach Ansicht des Verfassers dazu dienen, die eigenen Häfen und das Gebiet vor denselben zu verteidigen; einer Blockadeflotte Abbruch zu tun; feindliche, innerhalb ihres Aktionsbereichs befindliche Häfen anzugreifen.

Zu unterscheiden sind: Unterseeboote: Nur unter Wasser verwendbar, beschränkter Aktionsbereich, nur geeignet für Hafenverteidigung.

Tauchboote: Bewegen sich an der Wasseroberfläche und können untertauchen, wenn erforderlich; größerer Aktionsbereich.

Über die Typen und Eigenschaften beider Arten von Booten gibt der Verfasser nur eine kurze Tabelle; hinsichtlich der Unterwasserboote, wie sie in Frankreich, England und den Vereinigten Staaten gebaut bezw. im Bau sind, sei auf das vor nicht langer Zeit erschienene Buch von Noalhat „Les sousmarins et la prochaine guerre navale“ sowie auf Bourgoyne „Submarine navigation past and present“ hingewiesen, die ausführliche Angaben enthalten.

Über Verwendbarkeit und Leistungsfähigkeit der U. B. äußert sich Dewar folgendermaßen: Unterwasserboote haben einen sehr geringen Gesichtskreis; die Brauchbarkeit des Periskops wird durch Seeen und Spritzer, die Wirksamkeit der Spiegel durch die Vibration des Bootes beeinträchtigt. Die Spiegel sind zu nahe der Oberfläche, als daß sie einen genügenden Überblick gewähren könnten. Beim geringsten Seegang wird der Ausblick durch Seeen verdunkelt; auch können dann die Luken nicht ohne Gefahr geöffnet werden. Der Drehkreis ist ein sehr großer, etwa 600 Yards; dieser Umstand, im Verein mit dem geringen Gesichtskreis und der geringen Geschwindigkeit unter Wasser (6 bis 8 Seemeilen) lassen das Manövrieren in flachem Wasser sehr gefährlich erscheinen. Die Navigation wird eine sehr unvollkommene sein; es ist keine Möglichkeit vorhanden, Kreuzpeilungen zu nehmen; die Kompasse werden sehr unzuverlässig sein; bei Strom wird es schwer sein, selbst bei kleinen Entfernungen, auf 5 Seemeilen genau zu navigieren.

Als Maximum für den Wirkungsbereich kann man 120 Seemeilen annehmen. Bei untergetauchtem Boot sieht man das Ziel mittels des Periskops; da das 17 Fuß lange Sehrohr in der Mittellinie des Bootes angebracht ist, so ist der Kurs des Bootes direkt auf das Ziel gerichtet, sobald das letztere sich im Periskop zeigt.

Die gewöhnlich angewandte Angriffsmethode besteht darin, daß man 3 bis 5 Seemeilen vom Ziel untertaucht, den Kurs so wählt, daß man den Feind abschneidet, gelegentlich das Periskop über die Oberfläche bringt, um den Kurs zu regulieren, schließlich den Bug in die richtige Peilung bringt und feuert. Es muß jedoch bemerkt werden, daß das Periskop keine Möglichkeit gewährt, die Entfernung zu schätzen, und daß seine Brauchbarkeit durch den geringsten Seegang erheblich beeinträchtigt wird. In Sichtweite, d. h. derjenigen Entfernung, in der das U. B., an der Oberfläche befindlich, vom Gegner gesichtet werden kann, angelangt, muß das U. B.

sich bis zum Moment des Zielens verborgen halten; denn wenn es gesichtet wird, braucht der Gegner nur abzudrehen und 15 Seemeilen zu laufen, um dem U. B. jede Aussicht auf einen erfolgreichen Angriff zu nehmen. Die einzige Möglichkeit, U. B. außer Gefecht zu setzen, liegt in der Verwendung von T. Z.; die 12-Pfünder der Linienschiffe haben kaum Treffchancen.

Die Schwäche der U. B. liegt in der langen Zeitdauer, die das Untertauchen beansprucht und die gegenwärtig wenigstens 5 Minuten beträgt. In diesen 5 Minuten legt ein T. Z. bei 20 Seemeilen Fahrt 3300 Yards und bei 25 Seemeilen Fahrt 4160 Yards zurück. Ein an der Oberfläche befindliches U. B. würde daher wenig Aussicht auf Entkommen haben gegenüber einem T. Z., der jenes auf 3000 Yards sichtet und eine Breschiermine im Schlepp hat, die unterhalb eines der Form nach einem Torpedo ähnlichen Floßes angebracht ist.

Berücksichtigt man die geringe Geschwindigkeit, das geringe Sehvermögen und die mangelhafte Drehfähigkeit der U. B., so muß man zu dem Schluß kommen, daß die Tätigkeit derselben sich auf folgendes beschränkt:

1. Sie können zur Verteidigung der Häfen dienen;

2. desgleichen zur Verteidigung von engen Kanälen; sind die Kanäle breiter (bis zu 20 Seemeilen), so muß Fahrt und Kurs der sich nähernden Flotte ihnen mitgeteilt werden, falls sie Aussicht auf Erfolg haben sollen.

3. Die U. B. können in der Abenddämmerung in feindliche Häfen eindringen oder sich dem Ankerplatz der Gegner nähern, wenn die Navigation einfach ist; sodann untergetaucht liegen bleiben und im Halbdunkel der Morgendämmerung angreifen.

4. Am Tage haben sie bei stillem Wetter Aussicht auf Erfolg, falls der Gegner zu Anker liegt und seine Position bekannt ist.

Wenn das U. B. sich mit bezug auf Geschwindigkeit und Aktionradius weiter entwickelt haben wird, kann es eine furchtbare Waffe für den Seekrieg werden. — So weit der Verfasser.

Um sich ein klares Bild von der Leistungsfähigkeit der U. B. zu schaffen, ist es zweckmäßig, sich kurz die Erfolge der französischen U. B.-manöver vor Cherbourg 1902*) zu vergegenwärtigen: Von sechs U. B., die gegen drei mit bekannter Geschwindigkeit auf bekannter Strecke fahrende Schiffe operierten, ist eins beinahe auf Torpedoschußweite herangekommen, während die andern nur bis auf 1 Seemeile Entfernung vom Feinde gelangten; bei unbekannter Fahrt und unbekanntem Kurs vernichtete eins der sechs Boote ein Schiff, dessen Nähe es durch einen Zufall, nicht durch sein Sehinstrument erkannt hatte. Während 3 Tage gelang es vier Tauchbooten nicht, auch nur eins von sechs in Bewegung befindlichen Schiffen zu treffen; die zu Anker liegenden Schiffe dagegen fielen den Angriffen der Tauchboote zum Opfer, nachdem schlechtes Wetter die Operationen fast $1^1/_2$ Wochen lang unterbrochen hatte; von drei Booten kam keins zum Angriff auf einen mit 12 Seemeilen eine bekannte Durchfahrt passierenden Feind.

*) „Marine-Rundschau" 1902, S. 1300.

Fassen wir unser Urteil unter Berücksichtigung sämtlicher vorstehenden Angaben nochmals zusammen, so können wir sagen: Die größte Gefahr, mit Erfolg angegriffen zu werden, laufen bei Tage in der Nähe der feindlichen Küste liegende oder langsam fahrende Schiffe; die beste Abwehr gegen U. B. sind die Nacht, schlechtes Wetter, Aufsuchen der hohen See, hohe Fahrt (über 10 Seemeilen) und guter Ausguck.

Über den Wert der vom Verfasser erwähnten Breschiermine, mittels deren T. Z. die U. B. bekämpfen sollen, läßt sich zur Zeit ein Urteil kaum abgeben. Die Resultate der von den Engländern in letzter Zeit abgehaltenen Manöver zur Erprobung der U. B. und der Abwehrmittel gegen sie sind aufs strengste geheim gehalten. Es verlautete, daß fünf U. B. durch T. Z. unbemerkt an die Home-Flotte herangeführt wurden und den Erfolg beanspruchten, vier Linienschiffe getroffen zu haben, was jedoch von diesen bestritten wurde.

Wie weit die von Admiral Wilson nach den vorliegenden Nachrichten mit Erfolg angewandte Schutzmaßregel einer Netzsignalsperre sich als kriegsbrauchbar erweisen wird, läßt sich aus Mangel an Erfahrungen nicht übersehen.

Die U. B. werden einen bedeutenden Einfluß auf die Durchführung der Blockade zweifellos dadurch ausüben, daß sie das Gros der Blockadeflotte, das früher bei Tage näher an den blockierten Hafen herangehen konnte, während man die nachts vorgeschobenen Kreuzer und T. Z. zurückzog und ihnen ein Ausruhen gestattete, zwingen, auch bei Tage in größerer Entfernung und in Fahrt sowie in steter Bereitschaft zu bleiben, einen Angriff der U. B. abzuschlagen, wofern es nicht einen günstig gelegenen Stützpunkt mit gesichertem Ankerplatz besitzt. Ferner werden die U. B. einen noch bedeutenderen moralischen Einfluß auf die Besatzungen der Blockadeflotte ausüben als die T. B. und dadurch auf eine noch schnellere Abnutzung der Kräfte derselben hinwirken. Eine nutzbringende Tätigkeit auf seiten des Blockierenden werden die U. B. m. E. nicht entfalten können. Sie sind daher ebenso wie die T. B. und in noch höherem Maße als diese eine Vorzugswaffe für den Blockierten.

Die Funkentelegraphie (F. T.).

Wie es bei jeder neuen Erfindung zu sein pflegt, sind auch bei der F. T. die Erfolge hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

Aus Flottenmanövern gewonnene Resultate sind folgende:

Maximalentfernung für Signale nach oder von Landsignalstationen unter besonders günstigen Verhältnissen 90 Seemeilen.

Kreuzer 2. und 3. Klasse untereinander, Durchschnittsentfernung etwa 30 Seemeilen.

Linienschiffe (höherer Luftdraht und geringere Vibration) 40 bis 50 Seemeilen.

Befindet sich hohes Land in der Nähe, gehen die Entfernungen herunter auf 15 bis 20 Seemeilen.

Resultate, wie sie Marconi bei besonderen Gelegenheiten erzielt hat, sind bei weitem günstiger.

Die F. T. ist von Nutzen für die Nachrichtenübermittlung durch Etappenlinien; den Aufklärungsdienst; Nachrichtenübermittlung an die Operationsbasis.

Etappenlinien.

Der Verfasser gibt hier einige Erfahrungen, die im Mittelmeer mit Linien von Kreuzern zur schnellen Übermittlung von Nachrichten mittels F. T. gemacht sind: Die Entfernungen der einzelnen Schiffe dürfen 30 bis 35 Seemeilen nicht übersteigen. Durch eine von zehn Schiffen gebildete, 350 Seemeilen lange Linie müßte eine Nachricht in 3 Stunden 20 Minuten hindurchgehen, wenn man für Aufnahme und Weitergabe pro Schiff 20 Minuten rechnet; dies gäbe pro Stunde 100 Seemeilen. Die tatsächlich erreichten Resultate stehen aber weit dahinter zurück. Bei verschiedenen Gelegenheiten wurden nur erreicht: 190 Seemeilen in 8 Stunden,
145 Seemeilen in 11 Stunden,
200 Seemeilen in 18 Stunden;
wahrlich sehr schlechte Resultate, wenn man bedenkt, daß ein schnelles Fahrzeug die Nachricht in viel kürzerer Zeit überbracht hätte. — Diese Mißerfolge schreibt der Verfasser dem bisher noch zu geringen Verständnis des Personals, unklaren Bestimmungen und dem Mangel an Interesse zu. Das Bedienungspersonal wird übrigens auf kleinen Kreuzern gewöhnlich dem Signalpersonal entnommen. — Auf die Etappenlinien ist in einem Gebiet, in dem mit feindlichen Streitkräften zu rechnen ist, wenig Verlaß, da sie leicht unterbrochen werden können; es ist daher vorteilhaft, sie in Gruppen einzuteilen, von denen jede als Rückhalt einen Panzerkreuzer enthält; auf diesen können sich die übrigen Kreuzer im Notfalle zurückziehen. Nur bei dauernder Übung im Frieden versprechen diese Linien im Kriege Erfolg, und ein Admiral wird kaum seine Kreuzer zur Bildung derselben verwenden, wenn sie sich nicht schon im Frieden als durchaus zuverlässig erwiesen haben. Solche Linien sind in französischen Manövern mit Erfolg angewandt worden.

Aufklärungsdienst.

Größeren Erfolg verspricht die Verwendung der F. T. beim Aufklärungsdienst innerhalb eines Umkreises von 100 Seemeilen von der Flotte. Eine Nachricht kann dabei von einem 80 Seemeilen entfernten Punkt in etwa $^3/_4$ Stunden erhalten werden. Verständnisvolles Zusammenwirken ist dabei erforderlich, um gegenseitige Störungen zu vermeiden. Das Flaggschiff sollte die betreffenden Aufklärungsschiffe der Reihe nach in bestimmten Zeiträumen anrufen. Die Zahl der Schiffe, denen es gestattet sein sollte, das Flaggschiff anzurufen, muß eine sehr geringe sein; sie dürfen überhaupt nur anrufen, wenn sie wichtige Nachrichten über den Feind mitzuteilen haben.

Verkehr mit der Operationsbasis durch Nachrichtenschiffe.

Es ist zweckmäßig, 60 bis 70 Seemeilen vor der Operationsbasis (bezw. dem Stützpunkt) ein Nachrichtenschiff zu stationieren, das die Telegramme von den Depeschenfahrzeugen aufnimmt und sie an die Landsignalstation weitergibt.

Stören der Signalübermittlung durch F. T.

Ein Stören des F. T.-verkehrs vor einem feindlichen Hafen ist möglich und, wenn erforderlich, durchzuführen; befindet man sich aber in der Nähe einer feindlichen Flotte, so würde es wahrscheinlich ratsamer sein, ihre F. T.-signale aufzunehmen, da

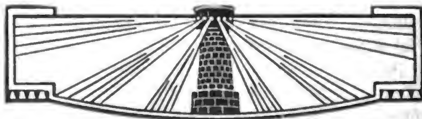
man daraus auf ihre Annäherung bezw. Entfernung schließen kann, je nachdem die Zeichen stärker oder schwächer werden.

Faßt man unter Berücksichtigung des Vorstehenden die bisher mit der F. T. gemachten Erfahrungen zusammen, so kann man sagen, daß sie für absehbare Zeiten wohl ein wertvolles Hilfsmittel für den Aufklärungsdienst sein wird, welches gestattet, die Aufklärung auf größere Gebiete auszudehnen, nicht aber ein zuverlässiges, selbstständiges Signalmittel. Eine Operation nur auf F. T.-nachrichten aufzubauen, würde bei dem heutigen Stande der Entwicklung derselben noch nicht möglich sein. Denn Störungen seitens des Feindes sind vorläufig, soweit heute zu übersehen, stets mit Erfolg durchzuführen.

Betrachten wir schließlich den Wert der F. T. für den Blockierenden im besonderen, so wäre zu bemerken, daß in der Nähe des feindlichen Hafens der F. T.-verkehr der Vorposten gänzlich gestört werden kann; dagegen würden Nachrichten der weiter zurückstehenden, außerhalb des Störungsbereichs befindlichen Kreuzer an das in See oder an einem Stützpunkt befindliche Gros sowie von diesem nach seiner Operationsbasis und umgekehrt mit Vorteil übermittelt werden können. Für den Blockierten würde die Nachricht von dem Herannahen eines Unterstützungsgeschwaders mit Hilfe der Küstensignalstationen schon frühzeitig übermittelt werden können. Vereinbarungen für gemeinsamen Angriff auf den Blockierenden könnten auf diesem Wege, ohne daß das Unterstützungsgeschwader sich dazu der Küste nähert, mit Vorteil getroffen werden.

(Fortsetzung folgt.)

Rdr.



Seerecht und Völkerrecht im Dienste der Handelspolitik.*)

Von Dr. Felix Stoerk, o. ö. Professor der Rechte in Greifswald.

Wenn ich, der ehrenvollen Aufforderung der Direktion dieses Instituts Folge leistend, von seiner Lehrstelle aus ein Segment meines Arbeitsfeldes mit Ihnen in erneute wissenschaftliche Pflege nehmen soll, so wird es mir, dem genius loci getreu, wohl gestattet sein, nach einem Seezeichen oder nach einem hochgelegenen Richtungspunkte zu suchen, der mir für den Verlauf unserer Arbeit und für das Eintreffen am gewünschten Ziel Sicherheit und Gewähr bieten mag.

Solche hochliegenden leitenden Ziele sind von jeher nicht das ausschließliche Gut einer eng begrenzten Disziplin, sondern stehen im Gemeingut der gesamten wissenschaftlichen Arbeit einer Generation.

Es ist das Glück der deutschen Rechts- und Staatswissenschaft, daß es ihr an solchen gemeinsamen Schaffenszielen nie gefehlt hat.

War es vor Jahrhunderten das Problem des Natur- und Vernunftsrechts, später die Zauberformel der rechtshistorischen Schule, dann der seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts das gesamte Staats- und Rechtsleben durchziehende Wunsch nach einem staatlichen Neubau, nach einer politischen Zusammenfassung der nationalen Kräfte in einem deutschen Staat, — so laufen heute strahlenförmig aus allen Provinzen der Rechtslehre die Arbeitskräfte in dem einen Wunsch zusammen, Deutschlands Anteil zu sichern an dem in unsern Tagen mächtig aufsteigenden Weltwirtschaftssystem und seinem internationalen Verkehrsrecht.

Hier winkt allen Wissenszweigen, nicht nur der Jurisprudenz, auch der Volkswirtschaftslehre, dem Schiffahrtswesen und der Technik, den Hilfskräften der Seegeltung, eine hohe Aufgabe, reich an Mühe und Erfolg.

Im Bewußtsein dieses Zusammenhanges wird es dem Spezialisten gestattet sein, den Blick von der Größe des Gesamtbildes auf das lohnende Gebiet der Detailforschung zu lenken und zu zeigen, was im besondern Seerecht und Völkerrecht zur Erreichung jenes Gemeinschaftszieles in vielhundertjährigem Wirken beigetragen haben.

I. Kaum konnte sich uns ein günstigerer Zeitpunkt für den Nachweis darbieten, daß, je schärfer das nationale Prinzip in Recht, Wirtschaft und Staatskunst eines Volkes zur Geltung kommt, um so lauter zugleich von außen das internationale Prinzip an die Tore von Einzelstaat und Einzelvolk pocht und es diesen unmöglich macht, sich von der großen Kultur- und Wirtschaftsgemeinschaft zu getrennter Lebensführung abzuschichten.

In bisher ungeahntem Maße hat sich gerade in diesen Tagen die Rechts- und Interessengemeinschaft der heutigen Staatenwelt in ihrer wahren Tragweite und mit ihrem staunenswert verlängerten Radius erkennbar gemacht.

*) Erweiterte Ausführung eines Vortrages, gehalten am 2. März 1904 im Institut für Meereskunde der Berliner Universität.

Noch vor 20 Jahren konnte man für Recht und Wirtschaft bloß die zwei Welten in Betracht ziehen: Amerika, die neue Welt, und Europa, die alte. Denn die älteste Welt — Asien — hatte noch keine wirtschaftliche Bedeutung für das ökonomische Weltall, von dem China losgelöst und das asiatische Rußland, Sibirien, noch in ewig scheinenden Winterschlaf versunken war. Und Afrika war mit Ausnahme Ägyptens noch nicht entdeckt, mit seinen Werten und Beziehungen für die große ökonomische Gemeinschaft.

Auf Grund der tiefgehenden Differenzen kultureller und wirtschaftlicher Natur glaubte v. Holtzendorff,*) die Staatenwelt gleichsam in Provinzialverbände gruppieren und danach unterscheiden zu können:

1. Die alteuropäischen Staaten, deren Territorialordnung durch den Wiener Kongreß geregelt war und als Basis der internationalen Rechtsnorm festgehalten wurde. Das Merkzeichen ihrer Zivilisation bildet die klassisch-mittelalterliche, christliche Kulturgemeinschaft.

2. Die Rechtsverbindung der alteuropäischen Staaten und der neuweltlichen Kolonialstaatsbildungen, beruhend außerdem auf der Gemeinschaft der Verkehrstechnik und der materiellen Weltwirtschaft, aber gelockert durch den Mangel territorialer Gemeinschaftsordnung.

3. Die Rechtsverbindung zwischen alteuropäisch-christlichen Staaten und den türkischen Ländern seit 1856.

4. Die lediglich auf Spezialverträgen beruhende Rechtsverbindung zwischen alteuropäischen und neuweltlichen Staaten einerseits und asiatischen oder afrikanischen Staaten anderseits.

Noch vor 25 Jahren umschrieb ein solches System „begrenzter Horizonte“ tatsächlich eng gegliederte und vielfach streng gesonderte Verkehrsgemeinschaften.

Und heute! Wie gebannt blickt die gesamte politische Welt nach Ostasien, seitdem Asien den Befähigungsnachweis dafür zu erbringen bemüht ist, daß es von Europa alles lernen kann. Jedes andere Interesse tritt für den Moment hinter die ostasiatischen Ereignisse zurück, in denen sich ein seltsamer Wandel der Zeiten spiegelt.

Denn die Welt muß sich auf das Schauspiel eines der merkwürdigsten und einschneidendsten Kriege als völkergeschichtliche und völkerrechtliche Tatsache gefaßt machen. Unter ähnlichen Zeichen und Umständen hat kaum je der Janustempel sich geöffnet, und seltsamer in seinem Verlauf und in seinen Folgen ist niemals der Interessengegensatz zweier Völker und zweier Weltteile zum Ausbruch gelangt.

Wenn der Krieg nach der geistvollen Theorie Jherings, des Verfassers der berühmten Schrift „Der Kampf ums Recht“, die Quelle der Norm, der Rechtsordnung unter Völkern wie unter Privaten**) ist, so vergegenwärtigen wir uns doch, was sich vor unseren durch einen in der Geschichte nie zuvor erreichten Nachrichtendienst wundersam geschärften Blicken abspielt.

*) Handbuch des Völkerrechts Bd. 1, S. 17.

**) Siehe hierzu meine Ausführungen in „Option und Plebiscit bei Eroberungen und Gebietszessionen“. Leipzig 1879. S. 13ff.

Etwas völlig Neues, das jeder Analogie und jeder Erfahrung spottet, ist im Begriff, sich vor unsern Augen zu vollziehen. Es ist einzig dastehend, daß ein ostasiatisches Volk zu einem Kriege mit einem europäischen Staate die Offensive ergreift; mit einem Reiche, gegen das ein Angriffskrieg in Europa selbst fast zu einer unausdenkbaren Vorstellung geworden ist, seitdem wiederholte geschichtliche Lehren von Moskau bis Sebastopol gezeigt haben, daß man es bekriegen, aber nicht überwinden und niederwerfen kann.

Doch das Seltsame und Merkwürdige schließt nicht aus, daß ganz konkrete juristische und wirtschaftlich-nationale und international-rechtliche Gedanken und Erwägungen sich mit jener völkerrechtlichen Erscheinung verbinden lassen.

Zunächst die Tatsache, daß Japan als Schüler Europas von Beginn ab die rechtsgeschichtliche Tradition zu seinen Gunsten verwertete, daß die Staatsgenossen des europäischen Kontinents den Kriegsbeginn nicht mehr an eine formelle, mehr oder minder solenne Kriegserklärung knüpfen. Die Geschichte des europäischen Völkerrechts nahm Japan zum Anlaß, um die Feindseligkeiten gegen das europäische Rußland fast im selben Augenblick zu eröffnen, als seine diplomatischen Beziehungen zum Zarenreich in Tokio abgebrochen waren. Wer hier etwa Parallelen zwischen den historischen Vorgängen in Ems im Jahre 1870 und der Mobilmachung Deutschlands gegen Frankreich zieht, wird sich der Einsicht nicht verschließen können, daß hier ein formales Prinzip auf zwei grundverschiedene Erscheinungen des Völkerlebens übertragen worden ist, und daß daher von allem Anfang an der gegenwärtig sich abspielende dramatische Konflikt im fernen Osten zwischen einer europäischen Weltmacht und dem ostasiatischen Mittelstaat tiefgehende Spuren im Rechtsleben der gesamten Kulturwelt zurücklassen muß.

Alle europäischen Staatenordnungen, alle internationalen Interessen, alle privaten Gruppierungen ökonomischer Kräfte werden davon mehr oder minder nahe betroffen. Hier wird eben das große Gesetz der Korrelation der Organe im Völkerorganismus wirksam!

Suchen wir einen kurzen Nachweis zu liefern für unsere These.

Wer seine Tageszeitung nicht bloß als ein täglich gesichertes Quantum politischer Überzeugung früh morgens in Empfang nimmt, sondern als Weltspiegel im wahrhaften Wortsinne, der konnte sich in den letzten Wochen mehr als einmal von der wundersamen Erweiterung des Kreislaufs des modernen Güterlebens und von der intimen Interessengemeinschaft aller Produzenten- und Konsumentenkreise der ganzen Welt überzeugen.

So blieb mein Blick haften auf einer kleinen Notiz, die jüngst durch zahlreiche Organe der großstädtischen Presse ging und in der es hieß:

„Die Berlin-Luckenwalder Wollwarenfabrik A.-G. vorm. Wilhelm Müller brachte in der Generalversammlung nach Festsetzung einer lukrativen Dividende den Aktionären zur beruhigenden Kenntnis, daß der Krieg zwischen Rußland und Japan auf den Geschäftsgang des Unternehmens keinerlei störenden Einfluß nehme.“ —

Solche Erscheinungen, deren innere Berechtigung gar nicht bezweifelt werden darf, mahnen uns wieder an das große Wort des Philosophen, daß menschliche Dinge

weder belacht, noch beweint, — nur verstanden werden müssen. Und der Hauptschlüssel zum Verständnis dieser überraschenden Zusammenhänge, dieser gleichsam unterirdischen Verbindungskanäle liegt darin, daß unser gesamtes modernes Wirtschaftsleben durch jedes, auch räumlich weitabliegende Vorkommnis sozialer und politischer Natur aus seinem labilen Gleichgewichtszustand gebracht wird.

Bezugsgebiete und Absatzgebiete schließen sich unserer nationalen Arbeit, und mit einem Schlage sind dadurch Tausende und Abertausende Arbeitswilliger und Arbeitsfähiger der Quelle ihres Unterhalts beraubt.

An dieser Stelle zeigt sich bis zum greifbaren deutlich die weltwirtschaftliche Bedeutung des Völkerfriedens und der wirtschaftlich produktive Wert aller staatlichen Mittel der Friedenssicherung. In Heimat und Fremde bilden Heer und Marine die unentbehrlichsten Werkzeuge der schaffenden Betätigung des Staatsvolkes. Es ist keineswegs eine Konzession an den nüchternen Materialismus, wenn wir nur dem so ausgerüsteten Staate die Kraft seiner idealsten Fürsorgepflicht zuerkennen, die ihn bestimmt mit Fernblick und Umsicht einzugreifen, um dem eigenen Volke Erwerbsquellen und Arbeitsertrag auch im fernen Lande auf dem Weltmarkt zu sichern. Die planmäßige Erreichung dieses Zieles hat von altersher als eine der vornehmsten und dringendsten Staatsaufgaben gegolten.

Die Handelspolitik des Staates kann freilich nicht als Pfadfinderin der Tatkraft des Volkes, seiner Initiative vorangehen; sie kann immer nur parta tueri, — das Gewonnene festzuhalten suchen, um eine Brücke herzustellen, auf der es dem Wagemut der Volksglieder gelingt, der diesseitigen Volkswirtschaft den Anteil an der Weltwirtschaft zu erringen.

Besehen wir nun, wie sich die großen Rechtsgebiete, deren Pflege die hier in Betracht kommenden nationalen Rechtsgüter anvertraut sind, zur großen Aufgabe stellen, so rollt sich vor unsern Blicken eine weite Perspektive auf voll reichgestaltigen Wirkens und Geschehens.

II. Seerecht und Völkerverkehrsrecht zeigen uns in vielfacher Berührung und Verschlingung eine große Zahl von Rechtsinstituten, die mit mehr oder minder nachweisbarem Glück der Bewältigung jener Aufgaben — den Anteil des einzelnen Volkes an dem großen Güter- und Wirtschaftsleben der Gesamtheit zu sichern —, zu dienen bestimmt gewesen sind.

Das wechselseitige Verhältnis und das innere Spiel der Kräfte beider Disziplinen läßt sich etwa in die knappe Formel bringen:

Das internationale europäische Seerecht ist frühzeitig im System und im Geflechte seiner Einzellehren scharf erkennbar ausgebildet. Es hat seit den Tagen der Kreuzzüge parallele Ausgestaltung bei allen seefahrenden Völkern Europas gefunden. Es hat keinen inneren Reichtum an Rechtsgebilden, aber es hat das Notwendige und Unentbehrliche gleichsam nach einem ökonomischen Grundplan, um für seine Zwecke funktionell zu werden.

Das europäische internationale Seerecht hat von altersher instinktiv die Maxime befolgt, die der Franzose in die Formel bringt: Lorsqu' on a le nécessaire on peut se passer du superflu.

Den letzten überflüssigen Ballast der Etikette zur See hat der — praktischen Zwecken nachgehende — Schiffahrtsverkehr seit dem Ausgang des 18. und dem Anfang des 19. Jahrhunderts nüchtern und zielbewußt, wenn auch nicht über Bord geworfen, so doch seiner störenden, hemmenden Kraft fast ganz beraubt.

So ist das internationale Seerecht seit den Tagen des Mittelalters ein frühreifes, fertiges Gebilde; es ist aber seiner Natur nach auch stationär.

Der Seefahrer ist keine stürmische, revolutionäre Natur; er hängt fest und treu am Alten und Erprobten. Nur so ist es verständlich, daß z. B. das consolato del mare volle sechs Jahrhunderte hindurch im Becken des mittelländischen Meeres seinen Grundsätzen praktische Geltung bewahren konnte, und daß Ludwigs XIV. Ordonnance de la marine vom Jahre 1681, die selbst wieder zu einem großen Teile auf dem aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts stammenden Guidon de la mer beruht, noch heute positiv geltendes Recht für unser kulturell hochstehendes Nachbarvolk ist.

Auch das englische Seerecht, das der Ausbildung und Ausbreitung des internationalen Güterumsatzes als wirksamste Triebkraft diente, hat bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts mit den typischen Rechtsformen, die ihm die Reformperiode unter Cromwell gebracht hat, reichlich sein Auskommen gefunden. Erst die großen Wandlungen technischer Natur, die die Seenautik in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts von grundaus umgestalteten, zwingen auch das Schiffahrtsrecht des meergewaltigen Inselvolkes in neue Bahnen. In scharfem Abstand von der traditionellen Abneigung des englischen Parlaments oder vielleicht auch trotz seines geringen „Berufs zur Gesetzgebung" in der Form umfassender Kodifikationen, gelingt es England, seit der Mitte des 19. Jahrhunders seine Merchant Shipping Acts als große, geschlossene Gesetzgebungswerke an die leitende Spitze des Normensystems des internationalen Seerechts zu stellen. Kraft des Gesetzes der großen Zahl, aber auch kraft seines mannigfachen reichen Inhalts steht das englische Recht seither formgebend und jeden partikulären Widerstand überwindend mit unerreichter Zugkraft an jener Stelle. Wenn es auch in erster Linie dazu bestimmt gewesen ist, dem nationalen Handel und der Seegeltung Englands zu dienen, so hat es doch auch mit einer Anpassungsfähigkeit, die wir nur bei dem Recht jenes andern welterobernden Volkes der Römer antreffen, einheitliche und gleichartige Gestaltung des weltumfassenden Seeverkehrs des 19. Jahrhunderts geschaffen. Das Seerecht Englands ist seither wieder in einen Zustand der Ruhe und innern Stetigkeit geraten, aus dem es nur mit mächtiger Hebelkraft herausgenommen werden kann.

Dieselben Phasen der Beweglichkeit und Ruhe zeigt auch das deutsche Seerecht, das aus bekannten historischen Gründen erst dann auf der Plattform erscheinen konnte, als diese längst durch gewichtigere Systeme besetzt war. Wenn auch eben nicht reich an selbständigen originalen Gebilden, hat das deutsche Seehandelsrecht doch vermöge seiner inneren systematischen Geschlossenheit und planmäßigen Verbindung der Teile sowohl im Rahmen des nationalen wie des internationalen Rechtslebens für die Festigung der Weltwirtschaftsordnung einen erheblicheren Anteil erlangt, als dies regelmäßig auf den ersten Anblick erkannt worden ist.

Die Bundes- und Reichsgesetze, die gleichsam in den ersten Morgenstunden der aufsteigenden jungen deutschen Reichsgewalt entstanden und die Rechtsverhältnisse der Schiffahrt, des Seehandels, der Seemannszucht, des Konsularwesens im Ausland usw. betrafen, gehörten durchweg zu jenen wenigen Produkten unserer modernen Gesetzgebungskunst, die der Deutsche gerne erlebt ohne den Wunsch, sie bald zu überleben.

Sie haben denn auch im System des deutschen Rechts mit voller Kraft den Dienst geleistet, der von ihnen billig erwartet werden konnte: sie haben dem Wagemut des deutschen Kaufmanns, seinem Unternehmungsgeist einen breiten Rahmen gesichert und dem deutschen Seehandel die innere Energie und die äußere Ausdehnungskraft gegeben, die er ohne die sachliche Tauglichkeit des deutschen Seerechts nicht nach so kurzer Frist hätte behaupten können.

Auch der jüngste Zugriff der deutschen Legislative (1902) auf die hier in Betracht kommenden Gesetzeswerke haben im Grundgeflecht der deutschen seerechtlichen Normen eine wesentliche Verschiebung nicht bewirkt, so daß wir in den Hauptfragen auf dem Boden der Gesetzgebung des Norddeutschen Bundes und des jungen deutschen Reiches stehen. Es wäre auch verkehrt, hier ohne zwingende Gründe das historisch Erprobte um neuer Versuche willen, wie sie etwa auf dem Gebiete der Reederhaftung geplant werden, zu erschüttern. Es darf hierbei nicht übersehen werden, daß das Seerecht eines jeden Volkes neben seiner nationalen eine internationalrechtliche Funktion erfüllen muß, so daß seine Änderung nicht willkürlich der Einwirkung der Gesetzgebungsgewalt anheimgestellt ist.

Der Handelsverkehr, der sich dieses wichtigen Werkzeuges der Handelsmarine bedient, geht neue Wege nur zögernden Schrittes. Rechtssätze, die in die Sphäre des rechtlich geordneten Völkerverkehrs hineinragen, befestigen sich nur schwer und nur unter Überwindung harter Reibungswiderstände; sie haften aber, nachdem sie eingewurzelt sind, tiefer im System des positiven Rechts, so daß ihrer Änderung oder Aufhebung weit größere Hemmnisse im Wege stehen. Hieraus erklärt sich, daß der Ablauf des großen weltwirtschaftlichen Prozesses des Güterumsatzes im Seeverkehr zu gleichartigen Formen drängt, zu gleichen Verkehrsbedingungen, und daß ein politisches System, das im Interesse der nationalen Wirtschaft neue Seewege aufschließen und die aufgeschlossenen sichern will, des wichtigsten Hilfsmittels der Handels- und Schiffahrtsverträge auf der Grundlage gleichberechtigten Anteils am Weltverkehr nicht entbehren kann.

III. Wenn auch in weitgehender Gemeinschaft der Ziele, so hat sich doch die rechtsgeschichtliche Entwicklung des festländischen internationalen Verkehrsrechts, also Theorie und Praxis des Völkerrechts, mit anderen Mitteln in den Dienst der Handelspolitik gestellt und zeitlich genommen um so vieles später, daß das internationale Wirtschaftsleben nicht nur nach dem flugkräftigen Wort „seine Zukunft auf dem Wasser suchen“ muß, — auch seine rechtsgeschichtliche Vergangenheit liegt dort.

Mit Recht sagt Lexis in seiner trefflichen, der Materie gewidmeten Studie im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 4, S. 1034: „Die moderne Handelspolitik hat sich erst seit der Entstehung der konzentrierten, überwiegend auf nationaler

Grundlage beruhenden modernen Staaten entwickelt. Im Mittelalter finden wir an ihrer Stelle eine von den Städten getragene lokalwirtschaftliche Politik, die sowohl nach außen wie nach innen einen engen Interessenkreis rücksichtslos mit Abwehr- und Zwangsmitteln zu schützen suchte."

Der Einspruch gegen dieses System geht beim Anbruch der Neuzeit nicht vom wirklichen Leben aus, nicht von der Staatengemeinschaft selbst, sondern aus der Versuchssphäre theoretischer Spekulation. Das kontinentale Verkehrsrecht hat im System wie in seinen vielfach verschlungenen Einzelheiten empfindlich unter dem Umstande gelitten, den wir in die Formel bringen können: Die Entstehung des Seerechts ist — wie der Grieche einst sagte: φυσῇ, die des modernen Völkerrechts: νόμῳ.

Mit stillem, stetigem Walten leistet das internationale Seerecht dem Wirtschaftsleben seinen Jahrhunderte langen Dienst und baut seine Rechtsinstitute aus, ohne die stützende Kraft eines literarischen Schutzpatrons. Das festländische internationale Verkehrsrecht steht dagegen Jahrhunderte hindurch unter der Autorität eines Namens, eines Mannes, der Muster und Meister in der Problemstellung, aber keineswegs der Entdecker und Erfinder war, den Generationen in ihm bewundern zu sollen glaubten.

Hugo Grotius (1583 bis 1645), der große Renaissancemensch, „der Begründer des Naturrechts", ist im innersten Kern eine deduktive Natur, er sucht nur Bestätigungen für die in seinem Lehrgebäude aufgestellten Sätze zu gewinnen, vermag aber nicht, die auch schon zu seiner Zeit reichen Gestaltungen des Völkerlebens auf ihre innere Konstruktion und systematischen Zusammenhänge zu prüfen. Sein Blick geht in die Zukunft, und ohne die treibenden Kräfte des geschichtlich Gewordenen, das allen Erschütterungen und Bedrohungen zum Trotz schon besteht, zu erkennen, bemüht er sich nur, mit den naiven methodischen Hilfsmitteln seiner Schule aus einer stürmisch bewegten Zeit heraus die Grenze zu ermitteln, unter welche das Gemeinschaftsbewußtsein nun und nimmer sinken dürfe.

Der verlockende Anreiz, der Heroentheorie Anwendung auch in der Sphäre des juristischen Schaffens zu gewähren, gab zu dem Irrtum Anlaß, daß ein großes, das gesamte Wirtschaftsleben der Menschheit umfassendes Rechtsgebiet auf die schöpferische Einzelkraft eines Mannes, wenngleich eines Renaissancemenschen, zurückgeführt werden könnte. Dadurch war von vornherein eine Totalauffassung der in Betracht kommenden juristischen Erscheinungen unmöglich gemacht oder doch für lange Zeiträume auf den engen Spielraum der Probleme eingeengt, die von dem bahnbrechenden Denker in Angriff genommen worden waren. Was jenseits lag, blieb seitwärts liegen. Zweifellos zwang der geniale holländische Forscher durch seine politischen und juristischen Schriften die zeitgenössische Staatenwelt, auf bestimmte, an sie gerichtete Fragen Antworten zu erteilen, und er nötigte sie an anderer Stelle zu Zweifeln, wo sie bisher in naiver Rücksichtslosigkeit ihre Praxis geübt hatte.

Darin erschöpft sich aber auch Hugo Groots Lebenswerk; er hat ein Urprinzip ausfindig zu machen gesucht für die rechtlichen Gesamtbeziehungen der Staaten. Er hat aber, abgesehen von einigen wenigen Parallelen zur privatrechtlichen Lehre vom Eigentum und zur Kontraktslehre, die Wissenschaft keineswegs bis zu einer Stufe

geführt oder zu führen die Absicht gehabt, auf welcher sie die bereits in reicher Fülle vorhandenen Tatsachen des völkerrechtlichen Staatenverkehrs beherrscht oder auch nur in lose Übersicht gebracht hätte.

Er ist aprioristisch, und aus diesem Grunde muß der Erkenntnis Raum gegeben werden, daß die vom Begründer der Lehre gegebene Anfangsrichtung wesentlich dazu beitrug, daß das sogenannte europäische Völkerrecht sich Jahrhunderte hindurch zumeist abseits von dem Wege hielt, den der Strom des praktischen Völkerlebens in Tat und Wahrheit genommen hatte. Es haftete der neuen Lehre dauernd der Konstruktionsfehler an, daß sie ursprünglich als Problem naturrechtlicher Spekulation in wissenschaftliche Bearbeitung genommen worden war, daß sie als reines Geistesgebilde mit der antiken Herrschaftsforderung des Philosophen den Vortritt vor dem wirkichen Leben gefordert und diese Rangstellung in den Jahrhunderten des strengen Zeremoniells auch mit höfischer Ängstlichkeit gewahrt hat.

Diese Weltflucht der Lehre kam noch an anderer Stelle zum deutlichen Ausdruck. Sie erprobte ihr Leistungsvermögen nicht an den naheliegenden Aufgaben des materiellen Völkerverkehrs und an den Forderungen des Alltags, sie hat sich nicht nach dem Vorbilde der älteren Schwesterdisziplin des Privatrechts aus den relativ einfachsten Beziehungen heraus dogmatisch entwickelt; — sie war vielmehr unter der dynamischen Einwirkung des ersten Anstoßes genötigt, sofort und fortan die idealsten und kompliziertesten Probleme in den Kreis ihrer Berechnung und Bemessung einzuschließen.

Die urewig ungelösten Fragen des kriegerischen Interessenkampfes der Staaten und Völker, des territorialen Gleichgewichts der Staatsindividuen, die metaphysische Frage nach dem gerechten Kriegsgrund, — der justa causa belli suscipiendi, die Voraussetzungen der debellatio, des Staatenuntergangs usw. — Fragen, die die Haager Konferenz 250 Jahre später nur zögernd und tastend anzufassen den Mut fand, bezeichnen und umschreiben das Programm für die dogmatische Arbeit der klassischen Literaturperiode im 17. und 18. Jahrhundert.

Die profanen Forderungen und Gestaltungen des praktischen Verkehrsbedürfnisses treten diesen weltumfassenden Fragen gegenüber in den bescheidenen Hintergrund.

Und so trug denn das festländische Völkerverkehrsrecht in seiner Ignorierung der wirklichen Lebensbedingungen im scharfen Gegensatz zum nüchternen Seerecht jahrhundertelang die andere französische Devise:

Ce qui est le plus nécessaire c'est — le superflu!

Das Völkerrecht hat lange und schwer getragen an diesem Ballast metaphysischer Lösungen, — bis es endlich durch schärferes Erfassen der wirklichen Forderungen und Bedürfnisse des Lebens sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum praktischen Völkerrecht ohne lokale Beschränkung auf Europa um- und durchgebildet hatte.

Auf diese räumliche Erweiterung seines Geltungsgebiets hat neben dem engern Anschluß der Vereinigten Staaten von Nordamerika unter der Einwirkung des ungeahnten Aufschwunges der Technik der Transportmittel und des Schiffahrtswesens

auch die Hinwegräumung der trennenden Schranken beigetragen, die seit dem Jahre 1842 gefallen waren, als England das chinesische Weltreich zuerst genötigt hatte, im Frieden von Nanking dem Weltverkehr seine Häfen zu öffnen, und als seit dem Jahre 1858 auch Japan mit kriegerischer Gewalt gezwungen war, seine traditionelle hermetische Abschließung gegenüber der europäischen Schiffahrt aufzugeben. Damit war der Radius aufs neue beträchtlich verlängert, der den Kreis umschrieb für das weite Gebiet, das nunmehr dem Güterumlauf des Welthandels und der Völkerbeziehungen eröffnet blieb.

Auf die wissenschaftliche Behandlung des Völkerrechts ist die Aufschließung der neugestalteten Beziehungen über weite Kontinente hinweg naturgemäß nicht einflußlos geblieben, aber unverkennbar hat auch hier das Seerecht dem Völkerrecht neue Impulse und den Zug zum Realen übertragen.

Seine völkerverbindende Kraft führte dem neuen Völkerrecht allmählich einen neuen Rechtsstoff zu, der sich nur widerwillig im Fächerwerk der ältern Lehre unterbringen ließ, und erst seit der zweiten Hälfte des abgelaufenen Jahrhunderts gelang es, die Sätze des Völkerrechts vom alten spekulativen Inhalt zu entlasten und sie zu wirklichen Ausdrucksformen des internationalen Verkehrslebens umzubilden.

Damit erst war das Völkerrecht in Wirklichkeit funktionell geworden. Den Raum, der vordem von weitläufigen — für ihre Zeit gewiß bedeutungsvollen — Zeremonialfragen und staatsrechtlichen Erörterungen erfüllt gewesen, nehmen jetzt Verträge und Konventionen über Post, Telegraphie, Paßwesen, Auslieferung, Rechtshilfe, Armenpflege, Nachlaßbehandlung, Exekution fremder Urteile usw. ein, die die ältere Staatenpraxis zum Teil schon genau gekannt hatte, bisher aber dem Wahrnehmungsvermögen der Völkerrechtsschulen völlig entgangen waren.

Neubildungen tiefgehender Natur vollzogen sich fortan im Lehrgebäude.

Seit den siebziger Jahren folgen die sachlichen Darstellungen mit wachsendem Interesse der Parallelgesetzgebung der Staaten zugunsten der Sicherung internationaler Beziehungen im Gebiet des Handelsrechts, Konkursrechts, Eisenbahnrechts, im Muster- und Markenschutz, im Niederlassungsrecht, im Betrieb ausländischer Handels- und Aktiengesellschaften usw. Es wachsen die großen Verkehrsunionen, vertragsmäßige Bindungen der Gütererzeugung, Kontingentierung, Regelung der Prämien, Subventionen, des Identitätsnachweises, des Zollkredits.

In wenigen Jahrzehnten hatte sich der Gesichts- und Schaffenskreis des internationalen Rechts für die Aufgaben und Bedürfnisse der internationalen Handelspolitik räumlich und stofflich reicher entfaltet als in vielen Jahrhunderten zuvor.

In gleicher Proportion wuchs das Aufgabenmaß der diplomatischen und konsularischen Funktionäre beträchtlich über die Zuständigkeitssphäre der guten alten Zeit hinaus.

Tiefgehende und schwierige wissenschaftliche Probleme finden seither ihre Untersuchung und Entscheidung am grünen Tisch der Konferenzen und der diplomatischen Amtsstuben.

Fänden sich heute die Diplomaten der stolzesten Periode — die Metternich und die Talleyrand — vor die Probleme des Bimetallismus und der Zuckerproduktion, der Exportprämie, der internationalen Trusts und Kartelle gestellt, — ich glaube, die redseligen Wortführer des Wiener Kongresses würden sich zu „großen

Schweigern" umbilden oder noch mehr von der Erlaubnis des lieben Gottes Gebrauch machen, der dem Diplomaten der alten Schule bekanntlich die Sprache geschenkt hat, um die Gedanken zu verbergen.

IV. Je größer der Kreis der Aufgaben ist, deren Erfüllung dem Staate zufällt, um so vielgestaltiger wird das System der Organe, deren er sich bei Durchführung seiner Kulturaufgaben bedient. Sowohl die gesandtschaftlichen wie konsularischen Ämter zeigen in ihrer inneren Zusammensetzung und erweiterten Zuständigkeit die Tendenz der Anpassung an die neuartigen Forderungen des modernen Handels- und Wirtschaftsverkehrs. Konnten auch bisher nicht alle Forderungen zur Erfüllung gebracht werden, die bei den auswärtigen Missionen fachlich geschulte Organe zur Wahrnehmung der kommerziellen, technischen, landwirtschaftlichen usw. Bedürfnisse als unentbehrlich bezeichnet wurden, so hat sich doch unverkennbar in der Verwaltung aller Kulturstaaten das Bestreben gezeigt, den völkerrechtlichen Vertretungen im Ausland besondere fachkundige Vertreter wichtiger Zweige der nationalen Produktion beizugesellen.

So steht den Bedürfnissen unseres modernen, hochentwickelten und gesteigerten Wirtschaftsbetriebes ein großer, gut gegliederter Apparat, verteilt auf alle Punkte des modernen Völkerlebens, zur dauernden, wirksamsten Verfügung.

Mit seiner Hilfe genießt jeder Deutsche — genießt jedes deutsche Rechtsgut im Ausland den staatlichen Schutz, den das Grundgesetz des deutschen Reiches, Artikel 3 der Reichsverfassung, in sichere Aussicht stellt; allerdings mit der Beschränkung, die der Philosoph des englischen Utilitarismus Jeremy Bentham in die warnende Formel bringt:

„Hasty generalization — the bane of prudence and of science." (Works Vol. II. Anarchical Fallacies.)

Nicht jedes vermögensrechtliche Engagement eines nationalen Unternehmers im Ausland, nicht jeder Anspruch eines wagemutigen Kaufmanns im fernen Lande bei unsicherer Gestaltung der örtlichen Kredit- und Justizverhältnisse kann auf den Nachdruck des heimischen Rechtsschutzes, auf das Eingreifen der schirmenden Reichsgewalt ernsten Sinnes hoffen. Wer mit solchen Erwartungen sich in das Getriebe des internationalen Handels- und Unternehmertums begibt, stellt seinem heimischen Staatswesen Aufgaben, zu deren Erfüllung keine Macht der Welt mächtig genug wäre. Nur eine kurzsichtige Kritik wird hier in notgedrungener Vorsicht der verantwortlichen Organe des auswärtigen Verkehrs Zeichen der Schwäche erblicken können. Wer das Quellenmaterial der wichtigeren Konfliktsfälle aus den letzten Jahrzehnten zu überblicken Beruf und Eignung hat, wird billigerweise der deutschen Diplomatie und den ausführenden Organen der deutschen Kriegsmarine die dankbare Anerkennung und das Geständnis nicht versagen können, daß sie ohne nationale Überhebung in untergeordneten und zweifelhaften Fällen es ebensowenig an Nachsicht und Vorsicht fehlen ließen, wie bei den Fällen ernster Bedrohung deutscher Rechtsgüter an besonnener Ruhe und energischem Zugriff.

Je ausgreifender die moderne Tendenz des Handels ist, jemehr er bemüht ist, die weitesten Wohnbezirke der Menschheit mit seinem Netz werbender Kraft zu um-

spannen, umsomehr muß sich eine weitausblickende Staatsleitung die Tatsache vor Augen halten, daß zwar jeder Vorstoß wirtschaftlicher Entwicklung neue Werte und Rechtsgüter erzeugt, daß diese aber zu ebenso vielen neuen Angriffspunkten im zwischenstaatlichen Verkehr werden. Aus diesem Wechselspiel ergibt sich das ebenso einfache wie überraschende Resultat, das ich an anderer Stelle in die Formel gebracht habe: „Der nach allen seinen Lebensrichtungen entwickeltste Staat ist im System der gegenseitigen Berührungsformen des internationalen Verkehrs leichter angreifbar und empfindlicher verletzbar, als der auf niedriger Entwicklungsstufe und in Isolierung verharrende. Seine Angriffsfläche ist breiter, weil er mehr Rechtsgüter zu verteidigen hat."

An keiner Stelle läßt sich die Wahrheit dieses Satzes in ihrer alltäglichen Wirksamkeit deutlicher nachweisen, als auf dem Gebiete des Satz für Satz unter der Herrschaft des Gegenseitigkeitsprinzips stehenden Systems der internationalen Handels- und Zollverträge.

Nehmen wir diese Rechtsfigur heraus aus dem Interessenstreit der Parteien, so zeigt eine nähere parteilose Prüfung ihrer rechts- und wirtschaftsgeschichtlichen Bedeutung, daß sie dazu bestimmt sind, die Reibungsflächen des internationalen Verkehrs zu mindern, für jene Berührungsformen ein gesichertes objektives Recht herzustellen. Ihr Katalog der rechtlichen Verkehrsbedingungen erweitert oder verengert sich naturgemäß im Verhältnis zur dichtern oder losern Wirtschaftsbeziehung der in Betracht kommenden Staaten und Völker.

Der Schwerpunkt der Handelsverträge liegt keineswegs in besonderen, der diesseitigen Produktion oder Konsumtion erwirkten Begünstigungen; diese rufen vielmehr allezeit nur gesteigerten Wettbewerb, Erschwerung durch Ursprungszertifikate, Identitätsnachweise usw. hervor.

Das oberste Ziel der Handelsverträge ist vielmehr das, was der Engländer fair play nennt, — glatter und ehrlicher offener Handel, Sicherheit der Verkehrsbedingungen.

Die heimische Produktion oder heimische Konsumtion muß mit sicheren Faktoren rechnen können.

Auch weniger günstige Zollsätze, Kaufbedingungen, Zugänge zum Markte geben dem Güterumlauf Richtung und Inhalt. Der fast ununterbrochene Wechsel der Tarifpolitik Nord- und Südamerikas hat dem europäischen Handel nachdrücklich zur Erkenntnis gebracht, daß die Handelsbeziehung nicht in erster Linie von dem Ausmaß relativer Begünstigungen endgültig bedingt sei. Wie auch im innern Staatsleben die Sicherheit der Rechtsordnung — selbst bei minder vollendeter Ausprägung eines legislativen Gedankens — tiefere Wurzeln schlägt als bei sprunghaften Versuchen der Gesetzesreform, so ist auch das Lebensinteresse des internationalen Handelsverkehrs und des Güterumsatzes vor allem an Konstanz der Verkehrsbedingung geknüpft. Ihre Dauer und Sicherheit allein geben dem internationalen Verkehr, dem Wirtschaftsleben die unentbehrlichste Daseinsbedingung.

Die Gewinnrate mag noch so klein sein, der menschliche Arbeitstrieb, die Schaffenslust, der Drang zur Gütererzeugung akkommodiert sich auch den weniger vorteilhaften Gewinnchancen, — aber was der Verkehr fordert, ist: Gewähr des

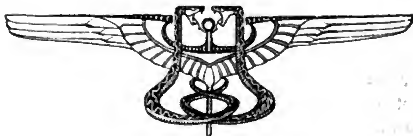
Bestandes. Der Kaufmann drückt dies mit der Formel aus: Die Konjunktur darf nicht von Tag zu Tag wechseln.

In die juristische Form umgesetzt fordert der gesicherte internationale Verkehr langfristige Handelsverträge als Gewähr für die dauernde Ordnung der internationalen Rechts- und Wirtschaftsbeziehungen.

Auf solchen Grundlagen erhebt sich vor unsern Augen ein großer, in seinen Wirkungen mächtiger und doch im Prinzip seiner inneren Organisation gefahrvoll lockerer Völker- und Staatenverband, der gleichwohl der Gesamtheit aller geschichtlich geschlossenen nationalen Staaten übergeordnet ist. Sein inneres Band entbehrt zur Zeit der ausreichenden rechtlichen Garantie, aber die Notwendigkeit seines Bestandes legt auch dem Widerstrebenden unabstreifbare Fesseln auf.

Darwin hat einmal (in seinem großen Werke über die Weltumseglung von 1834) die interessante und zutreffende Bemerkung gemacht, daß immer die am höchsten stehenden Völker die gekünsteltsten Regierungsformen hätten. Erheben Deutschland und Amerika den Anspruch, in ihren inneren Verfassungssystemen den Rekord in Ansehung der verwickeltsten staatsrechtlichen Formen und Organe erreicht zu haben, — so tritt auch das Problem des größten Bundesstaates weit zurück hinter die um vieles größere Aufgabe, die darauf ausgeht, einen wirksamen und dauernden Bestand jener, weite Kontinente umfassenden civitas maxima der modernen Handels- und Wirtschaftsgemeinschaft zu erlangen.

Unsere Zeit steht bei allem innern Zwang zu dieser unentbehrlichen Gemeinschaft noch in weitem Abstand von jenem Ziele; es wird nur in langer Entwicklungsreihe voll Widerstände und Störungen durch reichste Ausgestaltung unseres modernen See- und Völkerrechts erreicht werden können. Und wenn auch bei dieser mühsamen Wanderung das schöne Wort „Germans to the front!" dauernd an unser Ohr schlägt, so wollen wir dies als glückliche Fügung des Schicksals dankbar begrüßen.



Die ersten Dampfer in der Ostsee.

(Nach Quellen des Lübeckischen Staatsarchivs.)

Von Direktor Dr. Schulze-Lübeck.

Oft urteilt man recht absprechend über das kleine, ja recht kleine Lübeck jener Zeit, als es sich eben anschickte, die schweren Schäden der französischen Fremdherrschaft zu beseitigen und sich von den ihm geschlagenen Wunden zu erholen. Es war ja mit stürmender Hand von den Franzosen im Unglücksjahre 1806 genommen worden, ausgeplündert, aller Barmittel und Schätze beraubt. Die öffentlichen Kassen waren leer, der Kredit erschöpft, die einst mächtige Hansestadt fristete nur ein kümmerliches Dasein. Man spöttelt, dieser Zeit Erwähnung tuend, dann gerne über einen Dornröschenschlaf des sonst tatkräftigen, alten Handelsplatzes und wirft den Kaufleuten jener Jahre den Mangel jeglicher Schaffenskraft vor.

Mancher Tadel mag ja seine Berechtigung haben, vieles, was man den Lübeckern von damals vorwirft, auch zutreffen, aber wir können auch glänzende Ausnahmen verzeichnen und den Spöttern Männer von vorzüglichem Weitblick und Handelsherren von unermüdlicher Tatkraft entgegenhalten.

Blickt man auf eine Karte der vielgekrümmten Trave und verfolgt im Geiste an Bord eines schwerfälligen Seglers jener Tage die verschiedenen Buchten und Wieken, wie man sie hier benennt, so findet man heute viele jener Schlangenwindungen nicht mehr, die noch am Anfange des vergangenen Säkulums vom Flusse im Laufe der Jahrtausende in die flachen moorigen Wiesen eingeschnitten waren. Seitdem sind manche Biegungen gerade gelegt, das Flußbett ist tiefer und breiter gebaggert, und viele andere Schwierigkeiten sind für den Navigateur hinweggeräumt. Noch der dänische Dichter Andersen meinte, als er Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem Dampfer nach Lübeck hinauffuhr, man wisse oft in der Tat nicht, wenn die schlanken Türme Lübecks bald an der rechten, bald an der linken Seite des Buges hinter den hohen Ufern sichtbar würden und später, wenn man in Gothmunds Nähe gekommen sei, ob das Schiff seinen Kurs flußaufwärts noch beibehalten oder den Kiel dem freundlichen Travemünde wieder zugewendet hätte.

Man sollte annehmen, daß alle, die jener Zeit ihrem Erwerbe auf der Trave nachgehen mußten, freudig aufgeatmet hätten, als ihnen die erste Kunde kam von den neumodischen Dampfern, die nun mit ihrem Buge auch die Gewässer der Ostsee zu durchschneiden sich anschickten. Was man noch vor wenig Jahren für eine Fabel, für unmöglich gehalten, nun war's Tatsache geworden. Man fuhr, ohne den Wind noch zu benutzen, mit Hilfe heiß gemachten Wassers, mit Dampf, quer über den Ozean. Am 17. Juni 1816 war trotz des heftigen Ebbstromes die „Lady of the Lake“ in 10 Stunden von Cuxhaven nach Hamburg hinaufgedampft. Jetzt sollte auch die Trave bald ihre Dampfboote bekommen.

Begreiflich würde man nun finden oder doch als ganz selbstverständlich annehmen, daß die wettererfahrenen Kapitäne des vorvergangenen Säkulums mit fliegenden Fahnen in das Lager des neuen Herrschers Dampf übergegangen wären. Sie konnten

sich nun mit einem Male unabhängig machen vom alten Tyrannen Wind. Als Erlösung aus langer Knechtschaft hätten sie es empfinden, dem anrückenden Herrn des Ozeanes hätten sie zujubeln müssen. Denn ein schwerer Alpdruck war von ihnen genommen, unbekümmert ums launenhafte Wetter war es in Zukunft möglich, die Krümmungen des gewundenen Stromlaufes zu meistern. Man brauchte den schweren Knüppel zum Treideln nicht mehr vor die Brust zu legen, um am Lande Schritt vor Schritt das plumpe Schiff mit dem weit ausladenden Buge flußauf gegen Wind und Strömung dem Hafen zuzuschaffen. Ebenso konnte die zeitraubende Arbeit mit dem Warpanker nun als überwunden angesehen, als gänzlich veraltet und abgetan betrachtet werden.

Doch weit entfernt von diesem Bilde blieben die Verhältnisse damals. Erst langsam und ganz allmählich entwickelte sich der Übergang. Es bedurfte einer langen, sehr langen Zeit, bis der alte Äolus endgültig auf die Oberherrschaft verzichtete und grollend das Steuer dem neuen Rudersmanne Dampf übergab.

Die Postillone fürchteten ja auch noch später, als dieser Emporkömmling mit den Eisenbahnen anrückte, zu verhungern. Der Handarbeiter meinte infolge der Einführung von Maschinen seinen Lebensunterhalt fürderhin nicht mehr erwerben zu können. Dürfen wir es drum den Seeleuten der alten Schule verdenken, wenn sie nur zögernd sich zu einer Prüfung des Ungewohnten herbeiließen? Es war ihnen unheimlich und fast alle Naturgebote auf den Kopf stellend, daß die seit den Uranfängen der Seefahrt als Motor dienende Triebkraft des Windes, den doch der Herrgott eigens für die christliche Seefahrt geschaffen, fortan sollte abgelöst werden von dem fauchenden Zyklopen mit seinem qualmenden Schlote, dem geräuschvollen Räderpaar und dem unruhigen, Schnelligkeit erzeugenden Wasserdampfe.

In den Schätzen des Staatsarchivs meiner heutigen Heimat finden sich die ersten Andeutungen und Hinweise auf kommende Umwälzungen in dem konservativesten aller Gewerbe schon in Briefen aus dem Monat Februar des Jahres 1817, also gleich nach dem Hamburger Ereignis und dann wieder 1821.

Der hanseatische Ministerresident Sieveking berichtete nämlich vom 21. Februar letztgenannten Jahres folgendermaßen: „Eine Angelegenheit, die vielleicht für Lübeck von Wichtigkeit werden dürfte, ist die Errichtung einer Dampfschiffahrt, die von der russischen Regierung auch zum Behufe der Briefbeförderung ernstlich in Betracht gezogen sein soll. Falls man es für wünschenswert hält, sie auf Travemünde gerichtet zu sehen, was wohl nur scheinbare Nachteile für das Lübecker Schifferinteresse hätte, dürfte es zweckmäßig sein, sich schon vorläufig über die dabei eintretenden Verhältnisse zu verständigen, ja gewissermaßen den Absichten der russischen Regierung entgegenzukommen."

Diese Anregung fiel natürlich auf fruchtbaren Boden, denn sowohl der Senat wie in dessen Auftrage die kaufmännische Vertretung Lübecks beschäftigten sich beide sofort ganz eingehend mit der neuen Sache. Galt es doch, überall Wege zu finden für neue Handelsverbindungen, der Bevölkerung willig fließende Erwerbsquellen zu öffnen. Bereits früher, das läßt sich aus einem noch vorhandenem Privatbriefe des damaligen russischen Ministerresidenten an den russischen Konsul in Lübeck, Herrn v. Schlözer, entnehmen, hatte Herr v. Struwe (eben der Schreiber besagten

Briefes) darauf aufmerksam gemacht, daß ein Kieler Kaufmann, ein gewisser Salomon, schon im Oktober 1817 ein Memoire vorgelegt hätte und in seinen Ausführungen an die russische Regierung eifrig durch den dänischen Gesandten, G. M. Blome, unterstützt worden wäre. v. Struwe jedoch hätte, wie er selbst berichtet, trotzdem vor geraumer Zeit Veranlassung genommen, auf die großen Vorteile einer solchen Dampferkommunikation hinzuweisen, da namentlich die Schnelligkeit seiner Depeschenbeförderung zusammen mit englischen Nachrichten die zuständigen Stellen in St. Petersburg auf die überwiegenden Vorteile des Wasserwegs aufmerksam, leider jedoch zugleich für das Kieler Projekt geneigt gemacht habe. In Kiel hätte sich seitdem sogar schon ein von der dänischen Regierung lebhaft unterstützter Unternehmer gefunden. Man führe dort an, daß der Weg von Hamburg nach Kiel ja nicht weiter sei als der nach Lübeck. Die Seeroute zudem sei von ersterem Platze ein mehr gerader Kurs, als der Weg von Travemünde aus. Man kann daher wohl behaupten, daß das Zünglein der Wage schwankte und nicht übel Lust zeigte, nach der Seite von Lübecks Rivalin hinüber zu neigen. Im vorliegenden Schriftwechsel der diplomatischen Vertreter wurde deshalb angeraten, die russischen Staatsmänner dafür zu interessieren. Der Kanzler des mächtigen Zarenreiches, Graf Nesselrode, weilte gerade mit seinem Souverän in Laibach beim Fürstenkongresse; den mußte man, das war hier klar, zuerst gewinnen. Allerdings lag dann die Gefahr nahe, den Fürsten Gallizien, Chef der Oberpostbehörde, durch solche Umgehung seiner Person zu kränken und sich sowie dem Unternehmen zum Feinde zu machen. Aber gerade auf die Freundschaft dieses hohen Beamten war man doch wiederum angewiesen. Denn als Postminister hatte er schon ex officio großes Interesse am Zustandekommen einer solchen neumodischen und andere überflügelnden Verbindung. Da nun gerade Lübeck sich einer täglichen Postverbindung mit Hamburg erfreute, während dies für Kiel nur dreimal die Woche eintrat, so glaubten die Lübecker, im voraus der Gunst Rußlands gewiß sein zu können. Dies umsomehr, da die Sendungen auf der Kieler Strecke nicht weniger denn 24 Stunden unterwegs blieben.

So tröstet uns Lübecker denn um jene Zeit ein Schreiben aus Kiel, „daß besagter Salomon erkrankt, die ganze Angelegenheit der Dampferfahrt dadurch aber ins Stocken geraten sei.“ Das Jahr würde, so meldete man von dort, wohl noch darüber hingehen, denn mit dem Bau der Fahrzeuge könne doch noch eine ganze Spanne Zeit verfließen! — Jedoch sei Wachsamkeit geboten, denn der rührige „Entrepreneur“ wäre in Rußland gut aufgenommen worden. Er habe dort sehr viel Entgegenkommen gefunden, namentlich da er dem Vernehmen nach bereits im Besitze eines dänischen Privilegiums war. Ob er dies in Petersburg vorgewiesen, könne man allerdings nicht in Erfahrung bringen, er selber schweige sich vorsichtig aus über seine Erfolge. Trotz seiner Findigkeit habe er aber doch nicht verhindern können, daß man drüben gleichzeitig von einem ganz ähnlichen Plan munkele, nämlich Kronstadt mit Travemünde und nicht mit Kiel zu verbinden. Hier müsse doch der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen sein.

Inzwischen hatte man unter so günstigen Auspizien der Sache auch in Lübeck die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt. Das Kommerzkollegium berichtete nämlich bereits am 15. Februar 1821 an „Die Magnifici, Hoch und Wohlweise, Wohl-

geboren, Hochgelahrte, Höchst zu verehrende Herren" über die bekanntlich von einem Kieler Handlungshause in St. Petersburg gemachten Vorschläge zur Einrichtung einer Dampfpaketbootfahrt zwischen Rußland und Kiel.

„Bisher", so heißt es in diesem Gutachten, „scheinen dieselben keinen Eingang gefunden zu haben, und wir wagen auch nicht, über deren Ausführbarkeit in nautischer Hinsicht zu entscheiden, wie wir denn überhaupt der Meinung sind, daß es für unsere Schiffsreedereien zuträglicher wäre, wenn eine solche Dampfbootfahrt überall nicht, selbst auf Lübeck zustande käme." „Dahingegen", heißt es an anderer Stelle weiter, „ist doch nicht zu verkennen, daß es für unsere Handlung im allgemeinen, für unsere Reedereien insbesondere, sehr nachteilig sein könnte, wenn die russische Regierung selbst oder durch andere ein solches Dampfboot einrichten und dasselbe nicht auf hier, sondern auf Kiel oder irgend einen anderen Platz im nördlichen Deutschland fahren ließe."

Deshalb war das Kommerzkollegium, wie man aus dem Gutachten weiter erfährt, der richtigen Ansicht, von zwei Übeln das kleinere zu wählen oder doch wenigstens dem Mitbewerber nichts zuzuschanzen. Man trat dieserhalb denn doch noch lieber pro domo ein, als daß man Kiel die geplante neuzeitliche Verbindung überließ. „Daferne die russische Regierung geneigt sein sollte, ist es doch besser, die Route auf Travemünde zu dirigieren, wozu die ohnehin bei weitem größere Frequenz zwischen diesem Orte und den russischen Ostseeplätzen, die Nähe Hamburgs, der tägliche Postenlauf u. a. m. sich von selbst ergebende Gründe ebensoviele triftige Motive an die Hand zu geben scheinen."

Ohne Zutun Lübecks trat die Angelegenheit jetzt in ein für die alte Hansestadt günstiges Stadium, denn die etwas mißtrauischen Petersburger Kaufleute hatten bald herausbekommen, daß Herr Salomon lange nicht so gut fundiert war wie sein alttestamentlicher Namensvetter. Außer seinem unsichtbar gebliebenen Königlich dänischen Privilegium besaß er keine weiteren Schätze zur Ausführung seines Planes, aber die gewisse Hoffnung und feste Absicht, solche in St. Petersburg aufzutreiben. Vor allem hatte er auf die tatkräftige Hilfe eines Petersburger Hauses gerechnet, an das man ihn von Kopenhagen aus empfohlen hatte. Der Chef desselben, ein Schotte von Geburt, kam dem Dänen auch gerne entgegen und unterstützte Salomon durch das Ansehen, dessen sich Baird & Co. in der dortigen Handelswelt erfreuten. Der Chef, Besitzer einer kapitalkräftigen Eisengießerei, war ja in der Lage, die Projekte seines Kieler Geschäftsfreundes auf ihre Brauchbarkeit selber eingehend zu prüfen. Er konnte sich aber nicht davon überzeugen, daß Salomons Gedanke, bei günstiger Gelegenheit zu segeln und nur bei Gegenwinden von des Dampfes Kraft Gebrauch zu machen, ein glücklicher sei. Da er sich mit den Vorschlägen nicht zu befreunden vermochte, ließ er den armen Salomon, wie es so oft in der Welt bei solchen Projekten der Fall schon war, links liegen und ging nun selber an die Ausarbeitung eines verbesserten Planes. Sein Programm wurde von vornherein größer angelegt und sorgsam bis ins kleinste durchgearbeitet. Baird schlug zur größten Genugtuung Lübecks nicht Kiel, sondern die Travemündung vor. Aber nicht dort unten, wo der Fluß sich mit der Ostsee vermählt, wollte er stoppen, nein, den Strom hinauf, nach Lübeck dachte er sein Endziel zu nehmen, direkt an die Stadt wollte er dampfen. Er hatte sich von der

Ausführbarkeit dieses Vorschlages inzwischen schon durch zahlreiche in seinem Auftrage vorgenommene Lotungen überzeugt und damit die Gegner des Projektes von vornherein für sich. Leider aber hatte er einen sehr wichtigen Faktor trotz aller Umsicht nicht mit in Rechnung gezogen, er hatte nicht an den Fiskus gedacht. Die Post wurde nämlich mit einem Male besorgt, daß ihr eine erhebliche Einbuße an Porto bevorstehen könne, wenn ihr in Zukunft die Beförderung der Briefschaften, Kuriere und Eilboten verloren gehen sollte. Wie drüben in Rußland, so war man auch diesseits des Njemen in derselben Furcht. Der preußische Oberpostmeister Goldbeck war deshalb schon in aller Stille von Memel nach St. Petersburg geeilt und hatte hier eine neue Postkonvention abgeschlossen, die in Zukunft eine schnellere Beförderung der hamburgischen Briefschaften um mehrere Tage gewährleisten sollte. So gewappnet trat die Regierung nun Mr. Baird gegenüber und verlangte von ihm eine ziemlich erhebliche Abgabe für das der Post vermutlich entgehende Porto. Darauf war, wie schon betont, der Schotte nicht gefaßt gewesen, seine Kalkulationen wurden demgemäß hinfällig und bedurften einer abermaligen gründlichen Nachprüfung hinsichtlich des Portoabkommens. Doch wollte es Baird leider nicht gelingen, sich nunmehr auch nur den kleinsten Überschuß herauszurechnen. Wie sich Zeiten und Ansichten ändern, erfahren wir wenige Dezennien später aus einem Lübecker Rat- und Bürgerschluß, der den Kopenhagener Dampfern jährlich 3000 Mark für die Postbeförderung zuwandte

Wenn die Post nun bisher ein hindernder Faktor gewesen war, so drehte sich der Wind mit einem Male, indem man die Angelegenheit nunmehr von einer dritten Seite anfaßte. Ich glaube nicht fehl zu schließen, wenn ich diese günstige Änderung den Bemühungen des Hanseatischen Minister-Residenten zuschreibe. Denn letzterer berichtete aus St. Petersburg, „er hoffe, mit Hilfe einiger lebhaft von der Wichtigkeit des Unternehmens durchdrungener Persönlichkeiten auch höheren Ortes die Überzeugung bestärkt zu haben, daß denn doch in diesem Falle das Finanzinteresse der Post hinter dem immerhin noch wichtigeren des Handels und der Regierung selber unbedingt zurückstehen müsse. Die Diplomatie habe doch gewiß ein gewaltiges Interesse an einer schnelleren Kommunikation mit dem übrigen Europa, und dahinter müßten denn für diesmal alle andern Vorteile zurückbleiben". „Man müsse, so rät er den Lübeckern, an das Verkehrsministerium gehen, sich auch direkt nach Laibach wenden und auf diesem Pfade eine etwas schnellere Tonart zuwege bringen." Der gewiegte Kenner der russischen Verhältnisse und Charaktere glaubte sich sogar berechtigt, auf eigene Verantwortung hin den Russen das größte Entgegenkommen zu zeigen. Er versprach, der späteren Zustimmung gewiß, sogar die tatkräftigste Unterstützung des Lübeckschen Senates, weil er der festen Meinung war, die Regierung in Petersburg würde das geplante Unternehmen schließlich für eigene Rechnung ins Leben rufen. War doch schon Herr v. Bethancourt, Generaldirektor der Wasserkommunikationen, mit einer Kostenberechnung beschäftigt gewesen. Danach glaubte man die Baukosten der Dampfer mit 300 000 Rubel B. A. bestreiten zu können.

Der Urheber der ganzen Pläne aber, Salomon aus Kopenhagen, hatte inzwischen zur Genüge erfahren, daß für ihn in Rußland kein Weizen blühe. Er mußte sein Unternehmen wohl als gescheitert ansehen, denn auch ihm wollte es nicht in den Sinn, noch an ein lohnendes Geschäft zu glauben ohne die Postbeförderung. Deshalb

kehrte er dem undankbaren Zarenreiche den Rücken und fuhr nach Kiel zurück, seine Pläne vor der Hand ad acta legend. Zum mindesten berichtete der Generalkonsul Pauli aus Kopenhagen in diesem Sinne darüber und warnte seine Lübecker Landsleute, sich doch keine Ungelegenheiten mit Dänemark zu machen, wenn nunmehr, wie es ja den Anschein habe, die Verbindung über Travemünde zustande kommen sollte. Denn auch in Kopenhagen habe der Fiskus bereits Unrat gewittert und sei besorgt um einen Ausfall in Portoeinnahmen. Man solle daher in Lübeck doch ein wachsames Auge darauf haben, den Artikel 3 der dänischen Postkonvention (zugunsten der reitenden Stadtpost mit Dänemark) nicht zu umgehen, wenn man nämlich so unter der Hand viele Briefe mit dem Petersburger Dampfboote mitgeben würde.

Wenn also nunmehr schon die Postanstalten zweier Souveräne sich Gedanken machten wegen möglicher Geschäftsschädigung, so dürfen wir es Lübeck wahrlich nicht übel nehmen, wenn es als dritter im Bunde ebenfalls besorgt wurde. Erstlich einmal schien man nicht viel Vertrauen zu einer von russischen Beamten geleiteten Anstalt zu hegen, jedenfalls würde, das hielt man für gewiß, die Sache zu teuer werden; dann aber stellten sich noch schwere Bedenken ein wegen der Abgrenzung der verschiedenen landesherrlichen Postanstalten in ein und demselben kleinen Staate. Denn man sollte einer jeden ihr genau begrenztes Arbeitsfeld anweisen und fürchtete dabei unausbleibliche Reibereien und Schwierigkeiten, die man doch lieber vermieden sehen wollte.

Aber trotzdem sich so viele Kreise an der Newa wie Trave für die Pläne lebhaft interessierten, alle Vorarbeiten schnell gefördert und alle Auspizien günstig waren, blieb die wichtige Sache dennoch im Stadium der Vorbereitungen stecken. Der Lieblingsgedanke der maßgebenden Geschäftswelt, Rußland und Lübeck auf dem Wasserwege einander näher zu rücken, wurde einstweilen vertagt. Aber auf einem anderen Kompaßstriche sollten nunmehr die schon früher gesponnenen Fäden zu einem festen Bande schnell verwoben werden.

Der dänische Schiffskapitän, Matthias Bürring Lov, wandte sich unter dem 13. Dezember 1822 an den Senat von Lübeck mit einer Eingabe, ihm Erleichterungen zu gewähren für eine regelmäßige Dampferfahrt zwischen Kopenhagen und Lübeck. Er beabsichtigte, wie er angab, im Maimonat künftigen Jahres mit einem in England nach den besten Mustern erbauten Dampfboote wöchentlich, solange die Jahreszeit es gestattete, zwischen beiden Städten zu fahren, jedoch nur Passagiere und deren Effekten, aber keine Kaufmannsgüter zu befördern. Ihm sei von der Königlich dänischen Regierung bereits kräftigste Unterstützung verheißen und ein ausschließliches Privilegium auf die Dauer von 10 Jahren in Aussicht gestellt. „Als eine große Erleichterung und Förderung seines Unternehmens, ja selbst als eine notwendige Bedingung der Ausführung würde es daher gelten, wenn er durch die Huld eines edlen Rates in die Lage gesetzt würde, an Stelle der jedesmaligen Lastkolletten- und Lotsengelder ein für allemal zu anfang des Geschäftsjahres die Pauschsumme von 200 Mark Kurant zu entrichten. Er sei keineswegs gesonnen, sich dadurch den weiteren Leistungen der Schiffahrttreibenden zu entziehen, und verspreche daher, die Fahrt bei Verlust seines (erhofften) Privilegiums im Sommer nicht länger als 4 Wochen zu unterbrechen, keine Kaufmannsgüter zu laden und dieselben Frachtsätze für Kiel und für Travemünde in Rechnung zu bringen.“

Ganz anders wie das Gutachten des Vorjahres lautete nunmehr die Antwort des vom Senate befragten Kommerzkollegii, welches unter dem 19. Dezember 1822 sich dahin aussprach, daß der Handelswelt jegliches Mittel recht sein müsse, den Verkehr „auf den hiesigen Platz zu fördern, selbst wenn er nicht direkt auf den Handel Bezug haben oder auf ihn einwirken sollte“. „Es scheine aber gerade jetzt ein sehr geeigneter Zeitpunkt, neben schon geknüpften noch neue Fäden zwischen Lübeck und Kopenhagen zu spinnen, die Verbindung mit letzterem möglichst frequent zu gestalten und immer enger zu festigen.“

„Wird dann erreicht, daß der hauptsächlichste Rival Lübecks für die Kommunikation — des nördlichen Deutschlands mit der Hauptstadt von Dänemark, — daß Kiel in den Hintergrund gedrängt und der Zug über jenen Ort dem hiesigen Platze zugewandt werde, so ist dies unserem Interesse so zusagend, daß der Plan unstreitig die bereitwilligste Beachtung und Förderung verdient. Dazu ist nun die intendierte Dampfbootfahrt ganz außerordentlich geeignet, alle diese Zwecke zu erreichen. Unsere Schiffer fahren nicht auf Kopenhagen, keinem hiesigen wird daher in irgend einer Weise Abbruch geschehen, keinem Gewerbe seine Nahrung genommen, vielmehr manchem eine neue Quelle der Beschäftigung und des Erwerbes eröffnet.“

Aus allen den angeführten Gründen empfahl das Kollegium demnach, dem dänischen Antragsteller zu willfahren.

Da sich die Lübecker Bürgerschaft ganz im selben Sinne aussprach, erhielt Kapitän Lov das nachgesuchte Privilegium am 8. Januar 1823 auf die Dauer von zehn Jahren, vom 1. Mai ab gerechnet, zugebilligt.

Nach den Bestimmungen desselben war es in dieser Zeit nur ihm gestattet, Dampfer zwischen beiden Städten fahren zu lassen: Er wurde gegen die verhältnismäßig geringe Pauschsumme von jährlich 200 Mark Lübecker Kurant von allen Hafenabgaben, Lotsengeldern usw. befreit, durfte aber nur Passagiere mit ihrem Gepäck, wie er vordem selber als seine Absicht angegeben, befördern. Man setzte hierbei den gleichzeitigen Besitz des von Lov angekündigten dänischen Vorrechtes natürlich voraus.

Dies letztere aber zu erlangen, machte dem Unternehmer doch bedeutend mehr Schwierigkeiten, als er geahnt haben mochte. Gerade wie damals in Rußland wurde auch hier in Kopenhagen die Post zuerst etwas ängstlich. Trotz der Lov vom dänischen König persönlich gemachten Zusicherungen türmten sich dem tatkräftigen Unternehmer stets neue Schwierigkeiten auf. Er hatte von Lübeck her sein verbrieftes Recht in der Tasche, von seinem Landesvater bindende Zusicherungen, und doch konnte er seines Besitzes nicht froh werden, mit seinen Plänen nicht vorwärts kommen. Er lief von Kanzlei zu Kanzlei, ging von Behörde zu Behörde, wurde aber hingehalten und mit nichtigen Ausreden vertröstet, da das Postministerium sein Veto nicht fallen lassen wollte. Schließlich mußte Lov auf Mittel und Wege sinnen, die Ansprüche des Verkehrsministeriums zu umgehen, wollte er sein Unternehmen nicht noch in letzter Stunde scheitern sehen. Da man ihm in Lübeck schon so entgegengekommen war, wandte er sich in seiner Bedrängnis wieder nach dort und wollte nunmehr versuchen, wenn die Post zu Hause bei ihm den ablehnenden Standpunkt nicht aufgab, seine Dampfer unter Lübeckische Flagge zu bringen. In Kopenhagen stand es nämlich jeder Nation zu, auf der Reede Passagiere mit ihren Effekten auszuschiffen. Schwierigkeiten konnten

demnach auf keine Weise für die Dampfer entstehen, trotzdem der Lübecker Flagge jener Zeit nicht das Meistbegünstigungsrecht zustand. „Es kann demnach die Unternehmer nicht präjudizieren," wie Lov in einem Berichte meinte. Aber auch damit hatte er kein Glück, denn die Eigner des Kieler Dampfbootes sahen dem nicht ruhig zu, sondern gruben eine alte königliche Verordnung vom 22. März 1780 aus, welche die Lübecker Flagge einer äußerst drückenden Abgabe unterworfen hätte. Man erreichte denn auch dadurch, den armen Lov vorläufig matt zu setzen. Es fehlte ihm, wie Pauli von Kopenhagen her am 16. Mai 1823 schrieb, an genügenden Barmitteln, um die Enterprise nun durchzuführen. Er müsse, berichtet der Generalkonsul weiter, überhaupt tadeln, daß derartige Plänemacher sich mit solcher Bestimmtheit an etwas herangemacht hätten, das doch ohne Geld oder weitgehenden Kredit völlig unerreichbar wäre.

Kapitän Lov schien derselben Meinung zu sein, denn er trat im nächsten Jahre mit Bundestruppen auf den Kampfplatz. Er hatte Kapital herbeigeschafft! Zwei Kopenhagener Geldmänner, die Großkaufleute Gebrüder Peter M. und Friedrich August Hagen, erschienen mit ihm auf der Bildfläche. Sie ernannten die Lübecker Firma Nic. Hermann Müller zu ihrer Bevollmächtigten und suchten durch diese vom Senate eine Übertragung des auf Lov geschriebenen Privilegiums für ihre Namen zu erwirken. Der erste Inhaber war damit einverstanden und hatte die ihm ausgestellte Urkunde zurückgegeben. Man wünschte den Beginn der neuen Gültigkeit vom 1. Juni 1824 ab und erhielt das wichtige Papier in abgeänderter Form, dem Ansuchen gemäß, am 22. Mai 1824 vollzogen zurück.

Damit war nunmehr der Plan aus dem Stadium der Versuche und Vorarbeiten heraus und sollte binnen ganz kurzer Frist in die Wirklichkeit übersetzt werden.

Nun werfen ja nach altem Ausspruche große Ereignisse ihren Schatten voraus, das geschah auch diesmal hier.

Mancher schon hatte, als er von der bevorstehenden Ankunft des neuen Leviathan hörte, sich trüben Gedanken hingegeben. Mit finsterer Miene blickten ganze Kreise von Gewerbetreibenden in die Zukunft. Sie meinten, wenn der schnaubende Bug des Schiffes in Bälde die idyllische Ruhe der Travebuchten störe, dann sei es um eine gesunde Fortentwicklung des Handwerkes geschehen. Denn nicht bei Travemünde sollte es Halt machen, sondern den Fluß hinauf sollte das Ungetüm stürmen und die sonst friedlichen Gewässer des stillen Revieres, zu weißem Gischt verwandelt, über die grünen Ufer hinwegpeitschen. Vorbei am lieblichen Städtchen Travemünde, das doch ein unverbrüchliches Recht seit alters her auf alle einpassierenden Fremden besaß, sollte dieses unheimliche Fahrzeug, von Zyklopen in seinem Inneren zur Gluthitze entfacht, fauchend und prustend, die Trave hinauf sich wühlen. Die armen Bewohner des Städtchens, die bisher aus dem Fremdenverkehr ihre kärgliche Nahrung gezogen, sollten so allmählich dem Hungertode verfallen! Nein, nimmermehr! Wozu gab's Papier und Tinte auf der Welt, wozu einen Senat in Lübeck, und wozu schließlich hatte der Schulmeister denn das Schreiben gelernt? Erstmals wollte man jetzt vorstellig werden dort vor den Herren vom Rate in Lübeck! Die sollten ein Machtwort sprechen und den Dampfer stoppen. Nach Travemünde gehörte er hin, dort war sein von der

Natur gegebenes Endziel. Dann konnte man vielleicht des grauen Gespenstes der Sorge und der Not noch rechtzeitig Herr werden. „Der Schade", so heißt es in einer Eingabe der Travemünder Einwohner vom 1. Juni 1824 an den Senat, „der aus solcher Einrichtung sowohl für die hiesigen Reihefahrer, als für die Travemünder Fuhrleute hervorgehen würde, ist so groß, so einleuchtend, daß Supplikanten unmöglich zusehen können." Die Lübecker, so wird weiter ausgeführt, „welche in der Badezeit Travemünde besuchen wollen, bedienen sich sonst der Fuhrgelegenheit. Nunmehr werden alle den billigeren und bequemeren Weg auf dem Dampfer vorziehen. Die Fremden aber halten sich hinfort nicht mehr an der Mündung der Trave auf, sondern fahren direkt nach Lübeck durch: ebenso gehen die Reisenden und Hotelgäste verloren, die sonst nach langer Seefahrt hier gerastet und dann ihre Route über Grevesmühlen, Wismar und weiter fortgesetzt haben. Auch die Rademacher, die den Reisenden die auf See lädierten Equipagen sonst wieder instandgesetzt haben, werden fortan feiern müssen." Schlimmere Befürchtungen hegten noch die Fischer. Diese äußerten in einer Eingabe an den Senat (1. Juni 1824), das wöchentlich zu erwartende Dampfschiff sei noch größer, als jenes vom vorigen Jahre (also 1823!), „welches damals im Juni bei Gelegenheit der Einschiffung der Königin und der Kronprinzlichen Braut von Schweden unsere Trave befuhr." „Daß durch solche wöchentlich wiederkehrende Bewegungen des Wassers der Trave die junge Fischbrut im Sommer zerstört, das Ausbrüten derselben gehemmt und daß durch das gewaltige Schlagen der auf den beiden Seiten eines Dampfschiffes sich mit großer Gewalt bewegenden Räder das Fortkommen der jungen Fische, die länger als ein Jahr bedürfen, ihre gehörige Größe zu erreichen, und zu keiner Zeit, wie andere Tiere, einer elterlichen Fürsorge genießen, gestört wird, bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung. Daß folgeweise der Erwerb auf das höchste verkümmert, leuchtet von selbst ein."

Selbst nicht einmal durch einen teilweisen Erlaß der Pachtsumme glaubten die Fischer entschädigt werden zu können: „den Ausfall in den Erträgen des Fanges vermöge dieser Erlaß doch nicht zu decken! Aber das ganze Gemeinwesen sei beteiligt am Gedeihen der Fischerei auf der Trave, höchst zweifelhaft schienen jedoch noch die Vorteile, die ein so gefährliches Ding wie ein Dampfschiff dem Staate zu bringen vermöge." Auch die Schlutuper Fischer kamen mit einer Eingabe an den Senat, sie wollten dem Rate jedoch nicht mit einer Wiederholung der Travemünder Beschwerde lästig fallen, sondern bestätigten einfach alle inzwischen auch von den Gothmundern und den Stadtfischern vorgebrachten Punkte, wiesen aber noch besonders darauf hin, daß in ihrem Dorfe nicht weniger als 52 Familien von den kümmerlichen Erträgnissen des Fischfanges lebten. Pastor, Kirche und Kirchenbediente wären auf das lebhafteste an dem Ergebnisse der Fischerei interessiert.*) Doch der Senat blieb fest und beschied alle Bittgesuche abschläglich. So rückte denn der gefürchtete Tag immer näher heran. Am 18. Juni 1824 benachrichtigte N. H. Müller den Senat bereits, daß der Dampfer „The Kingston" laut Nachricht aus Hull am 18. oder 19. von dort auf Lübeck abdampfen würde.

*) Schlutup hat heute weit über anderthalbtausend Einwohner, große Fischräuchereien und verarbeitet in der Geschäftsjahreszeit mehrere Dampferladungen Heringe zum Räuchern.

Dieser Termin ist jedoch nicht innegehalten, denn nach Generalkonsul Paulis Berichte ist das neue Fahrzeug erst am 23. dort eingetroffen. Demzufolge mußte sich auch die Ankunft in Lübeck verzögern. Erst am 4. Juli konnte Kapitän Lov den Bug des Kingston, der später in den Akten „Prinzeß Wilhelmine" genannt wird, ohne daß seine Umregistrierung besonders angegeben ist, die Wellen der Trave durchschneiden lassen. Wie die Anlieger des so friedlichen Flusses, schienen sich auf der ersten Reise auch die Elemente selbst gegen den Neuerer verschworen zu haben. Es wehte an diesem Tage ein Weststurm, der wiederum außergewöhnlich niedrigen Wasserstand mit sich brachte, so daß die hier ungewohnte Navigierung dadurch gewiß nicht erleichtert wurde. Der Lotse Petersen, dem zuerst die Aufgabe zufiel, war ängstlich, manövrierte daher zögernd und wenig schneidig. Trotzdem ihm Kapitän Lov Mut zusprach und seine sonstige Geschicklichkeit und Umsicht lobte, setzte er den Dampfer dennoch bei einer der so zahlreichen Krümmungen auf den Sand, kam zwar allein wieder frei, hatte jedoch nachher in der schmalsten Strecke noch eine Kollision mit einem stromabwärts kommenden Segler.

Nun erscholl der Gegner allgemeines Triumphgeschrei! „Wir haben's ja gleich gesagt, es geht doch nicht." Solche und ähnliche Stimmen wurden überall laut. Durch diese abgünstigen Urteile ließ sich auch der Lotsenkommandeur Harmsen ins Bockshorn jagen, berichtete an seine Behörde ebenfalls in ungünstigem Sinne und bewirkte zur hellen Freude der früheren Supplikanten ein teilweises Verbot der Travefahrt. Es erschien ein Erlaß, der dem „Kingston" in Zukunft nur gestattete, bis zur Herrenfähre, ungefähr den halben Weg nach Lübeck, bis zur engsten Stelle des Flusses hinaufzugehen. Denn die ungeheure Länge von 110 Fuß, die entsprechende Breite über den Räderkasten usw. machten den Dampfer, so sprach sich der Lotsenkommandeur aus, gänzlich ungeeignet zur Fahrt auf dem Revier. In den Krümmungen des Flusses müsse das Schiff aus dem Ruder laufen, dann komme es leicht quer zum Fahrwasser zu liegen und sei wie geschaffen, Zusammenstöße zu verursachen. Daraufhin begab sich der Chef des Lotsenwesens, Senator Grabau, persönlich nach Travemünde, um eine Reise mit dem vielgeschmähten Schiffe zu machen. Dieser Entschluß ist wahrlich nicht gering anzuschlagen! Denn ein Laie, der vom Nutzen einer bis dahin unbekannten, von den konservativen Fachleuten mit Mißtrauen und Widerwillen aufgenommenen Einrichtung durchdrungen ist, beschließt, gegen das absprechende Urteil seiner Sachverständigen, sich durch eigenen Augenschein von der Unhaltbarkeit der Gutachten seiner Beamten zu überzeugen. Jedenfalls ein mutiger Schritt. Senator Grabau ging gleich an die rechte Schmiede und setzte sich mit Kapitän Lov an Bord selbst in Verbindung und fuhr die Trave mit hinauf. Der Däne überzeugte denn auch den um Auskunft bittenden Ratsherrn „daß man doch bei niedrigem Wasserstande und hartem westlichen Winde mit einem tiefgehenden Segler höchstwahrscheinlich noch viel leichter als mit dem Dampfschiffe festgeraten würde. Letzteres könne auf schmalen Stellen des Revieres sogar noch besser manövrieren, weil es leichter zu stoppen sei, was dem ausschließlich mit Hilfe der Segel vorwärts getriebenen Schiffe immer nur unter Aufwendung aller erdenklichen Mittel gelänge, oft aber auch ganz unmöglich wäre. Ein Dampfer könne außerdem, wenn er den Grund einmal berühre, durch seine eigene Maschinenkraft noch leichter und schneller wieder frei kommen als die auf fremde

Hilfe angewiesenen Segelfahrzeuge. Die Lotsen seien natürlich auf dem ihnen ungewöhnten Fahrzeuge noch ängstlich, würden sich aber bald hineinfinden, mit dem „Kingston" zu manövrieren, sie würden der augenblicklichen Schwierigkeiten bald genug Herr werden."

Kapitän Matthias Bürring Lov, der bestgehaßte Seemann auf der Trave, fuhr von da ab ruhig weiter jede Woche einmal nach Lübeck hinauf, trotz der armen, ohne elterliche Fürsorge aufwachsenden Fischlein, trotz der verhungern wollenden Travemünder. Ja, er erfreute sich sehr bald großen Wohlwollens seitens des Lübecker Stadtpublikums, bei dem es nach gar nicht langer Zeit Mode wurde, mit dem Dampfschiff nach Travemünde hinunter zu fahren. Das paßte aber den Kutschern und den Fischern, die, wie wir wissen, ja schon vor Ankunft des Dampfers wegen Erwerbsstörung Beschwerde erhoben hatten, ganz und gar nicht. Am meisten waren ihnen die schnell in Aufnahme gekommenen Sonntagstouren ein Dorn im Auge. Sie versuchten daher, diese durch neue Eingaben an den Senat unmöglich zu machen. Man wollte Kapitän Lov das Recht, welches er sich „angemaßt", bei Zeiten wieder entreißen. Doch antwortete der Lübecker Senat auf die ihm eingereichte Beschwerde sehr prompt schon am 10. September 1824, „daß der Bitte eines Verbotes der Sonntagsfahrten nicht gewillfahrtet werden könne".

Sollte der Dampfer nun bei seinen Extraausflügen am Sonntag abend den Badeort mit seinen Passagieren verlassen, pflegte Kapitän Lov dies durch einen Kanonenschuß bekannt zu geben. Dadurch, so behaupteten jetzt seine Widersacher, könne aber im Städtchen gelegentlich großes Unglück entstehen. Denn in der sogen. „Vorderreihe", der dicht am Anlegeplatz entlang führenden Hauptstraße des Örtchens, hielten um die Zeit der Abfahrt viele Gespanne, deren Pferde durch den Knall scheuen und Kinder wie Große unter die Hufe treten könnten. Infolgedessen wurde das bisherige Signal verboten, indem man sich auf eine uralte Verordnung vom 30. September des Jahres 1746 berief, nach welcher den Travemünde passierenden Schiffen alles Kanonieren innerhalb des Baumes, an den Brücken und soweit der Stadtplan geht, verboten war. Ein Kompromißvorschlag, den Schuß nun von der Badeanstalt abzufeuern, wurde seitens der Dampfschiffsvertreter abgelehnt. Das Schiff nach deren Meinung dann künftig bis zum Leuchtenfelde, d. h. am Örtchen vorbei, fahren zu lassen, paßte den Wirten wieder nicht, und schließlich konnten die Passagiere dem Ausbooten beim Leuchtturm keinen Geschmack mehr abgewinnen, nachdem sie zuvor nur von Bord auf die sichere Landungsbrücke hatten übersteigen brauchen. Aber alle Beschwerden und Vorstellungen hatten durchaus keinen Erfolg. Es nützte alles nichts! Geschossen wurde fortan nicht mehr, nicht einmal von der dem Bollwerk abgewandten Seite.

Doch Lovs Erfolge ermutigten nun auch andere Leute, ein gleiches Unternehmen mit Lübecker Kapital für die Trave zu versuchen.

Ein gewisser George Bernhard Schröder hatte schon 1821 beim Rate ein Privilegium nachgesucht, zwischen Lübeck und Travemünde eine Passagier- und Schleppschiffahrt einzurichten. „Mehr wie so manche andere große Flüsse, welche teils durch ihr seichtes Wasser, teils durch eine reißende Strömung oder durch eine starke Ebbe und Flut der Anwendung von Dampfbooten schwer zu überwindende Schwierigkeiten entgegenstellen, ist unsere Trave, zumal zwischen Lübeck und Travemünde, zu

einer Fahrt mit Dampfböten wohl geeignet." Die Segelschiffe müßten bei widrigen Winden mitunter eine ganze Woche lang auf der Trave zubringen. Dies gäbe den unlustigen Kapitänen oft eine bequeme Entschuldigung bei unpünktlichem Abgange und begünstige allerlei Diebereien auf der Revierstrecke. In England habe man schon geraume Zeit auf allen Flüssen Schleppschiffe eingeführt, man müsse nun auch in Lübeck mit der Zeit voranschreiten.

Doch auch hier bezweifelte das uns bekannte vorsichtige Kommerzkollegium den Nutzen, war wenigstens entschieden gegen die Verleihung eines besonderen Privilegiums und bewirkte dadurch einen abschlägigen Senatsbescheid an den Bittsteller.

„Jeder Kaufmann müsse eben seine Haut zu Markte tragen und wisse nie sicher im voraus, was eine Spekulation einbringen könne und ob sie überhaupt lohnen werde. Die Dampferreise werde an 2 Stunden für die etwa 4 Meilen lange Strecke in Anspruch nehmen. Zuerst würden die Leute gewiß einmal der Neuheit wegen mit dem Dampfer fahren, dann aber doch sich der Achsenbeförderung wieder zuwenden. Und was die zweite Frage anbelange: Wieviel Schiffe meine Herr Schröder wohl den Tag über schleppen zu können? Namentlich wenn Sturm und schlechtes Wetter eintrete, dann werde er mit samt seinem Schlepper auf die zahlreichen Pfähle unterwegs im Travereier treiben und mehr Schaden als Nutzen stiften. Die Absicht sei ja gar nicht schlecht, aber ihm ein Privilegium zu verleihen, dazu sei denn doch die ganze Angelegenheit nicht bedeutend genug."

Da ruhte der Plan dann neun Jahre im Pulte, bis sich 1830 mehrere Kaufleute von neuem der Sache annahmen und mit wiederholten Gesuchen an den Senat gingen. Sie legten auch bereits eine Taxe für Passagiere (Lübeck – Travemünde gleich 1 Mark) und eine Aufstellung für Schleppgebühren vor, fanden aber auch hiermit keine Gnade. Das erbetene Privilegium mußte ihnen nunmehr, als gegen das inzwischen an die Kopenhagener Linie verliehene verstoßend, ebenfalls verweigert werden. Trotzdem scheinen sie doch gute Geschäfte gemacht zu haben, denn schon 1832 suchen die Unternehmer gewisse Erleichterungen nach für einen zweiten Travedampfer, obwohl sie versichern, daß die Fahrzeuge in nur sehr geringem Maße die gehegten Erwartungen auf Gewinn erfüllt hätten.

Aber schon im Jahre 1838 bezeichnete man diese Boote für den Lübecker Verkehr als „eine sehr bedeutende Rolle spielend und unentbehrlich". Umsomehr müsse man sich gegen kleinliche Auslegungen der Gesetze zu schützen suchen. Es hatten sich nämlich bei Abgabe von Kohlen Schwierigkeiten ergeben, weshalb angeordnet worden war, fortan in Travemünde getrennte Lager für die verschiedenen Dampfer zu halten. Die Gunst der Behörden kehrte sich der Linie aber im vollen Maße erst dann zu, als eines der Boote, das in Travemünde gerade unter Dampf lag, durch energisches Eingreifen die „Pallas", Kapitän Lütjens und ein von Schiffer Heitmann geführtes Fahrzeug vor der sicheren Strandung draußen retten konnte.

Doch wenden wir uns wieder den Kopenhagenern zu und verfolgen deren weitere Schicksale.

In Lübeck selbst erwuchsen ihnen ebenfalls neue Schwierigkeiten. Der Bau der sog. „Vorsätze am Niederbaum", also der Kais, machte dem breiten Raddampfer viele Schwierigkeiten. Die Pforten in der Stadtmauer nahe dem Landungsplatze

mußten zwecks Wagendurchlasses verbreitert werden. Zur Deckung der Kosten wurde die Leitung des Dampferunternehmens herangezogen und mit der halben Bausumme belastet. Dafür verlangten die Dänen nun aber Befreiung von den Akziseabgaben für ihre Steinkohlen und fanden auch schließlich ein offenes Ohr. Man konnte sich jedoch an maßgebender Stelle nicht darüber einigen, es entfachte sich ein ganz lebhafter Meinungsaustausch zwischen den verschiedenen in Betracht kommenden Behörden. Trotz eifrigster Bemühungen erreichte der Vertreter, Nikolaus Hermann Müller, den Erlaß der Konsumtionsakzise nicht, wie aus einem Senatsdekrete vom 11. März 1826 hervorgeht. Es ist ein sich später bei jeder neuen Dampferlinie wiederholendes Verlangen, die Staatsabgaben zu erlassen mit dem steten Hinweise, wieviel man für das Gemeinwohl zu tun beabsichtige, und welche großen Vorteile dem Gemeinwesen gerade durch die kommende Verbindung zufließen würden.

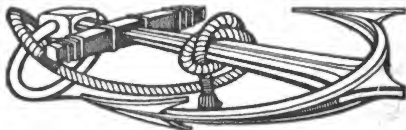
„Die Erfahrung mit dem Kopenhagener Boote", schreibt der Senator Sillem am 7. November 1825 aus Hamburg, liegt vor Augen. Für die Stadt im ganzen, die Menschen und Geldzirkulation in derselben könnte die Einrichtung nicht wohl anders als sehr nützlich und angenehm sein." Dieser Bericht, in dem an erster Stelle, genau wie früher in St. Petersburg und Kopenhagen, der Postinteressen gedacht wird, wurde auf Grund von Beschlüssen einer Londoner Konferenz abgefaßt. Letztere tagte im Oktober 1825 in London zwecks Gründung einer Dampferverbindung zwischen England und Rußland. Man war sich dabei von vornherein klar, daß ein Passagierverkehr durch den Sund des langen Seeweges halber niemals geschaffen werden könne und kam somit von selbst auf Lübeck. Denn erstlich einmal lag es auf der direkten Strecke, war von Hamburg nur etwa 36 englische Meilen entfernt und besaß schon eine Dampferkommunikation mit Kopenhagen. Zudem sei Lübeck von jeher der Zentral- und Versammlungspunkt aller Reisenden aus dem südlichen Deutschland, Holland, Frankreich usw. gewesen und würde es auch bleiben, wenn man in Zukunft Rußland auf dem Wasserwege durch Dampfeskraft erreichen wolle. Nikolaus H. Müller hatte ja schon bei der Leitung der Kopenhagener Linie Erfahrungen gesammelt. Nichts lag näher, als ihn jetzt für das neue Unternehmen zu gewinnen. In England bezeichnete man ihn als „a fit and proper person to superintendent the management" dieser Gesellschaft für Lübeck. Er selbst gab sich ebenfalls die erdenklichste Mühe, die Hand hineinzubekommen und begegnet uns auch später immer wieder bei der Gründung neuer Linien. Hier ließ er sich keine Arbeit verdrießen, interessierte hüben und drüben die Ministerresidenten und beschwichtigte sogar die auch hier wieder, genau wie früher, auftauchenden Bedenken der Post. Trotzalledem aber stockten die Vorverhandlungen. Darüber äußerte sich der Ministerresident v. Struwe an Müller unterm 24. Januar 1826: „daß die im Herbste erfolgte Abreise des Höchstseeligen Kaisers Alexander und die seitdem erfolgten wichtigen Regierungsereignisse diese Verzögerung wohl bewirkt haben mögen".

Erst am 26. Februar 1828 konnte Nikolaus H. Müller dem Senate die baldigst bevorstehende Eröffnung der Lübeck—Petersburger Dampfschiffahrt anzeigen. In dieser Eingabe des Leiters der neuen Linie sind manche für damalige Handelsverhältnisse interessante Punkte enthalten. Müller wies zunächst auf die mannigfachen Vorteile hin, welche die Kopenhagener Linie für Lübeck gebracht hätte, und stellte seinen

Mitbürgern neuen Verdienst in Aussicht. „Es sei bei dem regeren Reiseverkehr bedeutend mehr an Seidenwaren, Tüchern, Steinzeug, Lebensmitteln usw. verkauft worden gegen früher, die Beförderung von Reisenden sei außerordentlich gestiegen. Statt daß in den Vorjahren mit den Packetsegelschiffen 100 bis 150 Personen nach Kopenhagen übergeführt wären, hätte man schon im Jahre 1827 nicht weniger als 2036 Passagiere nach dort geschafft." Eine große „moralische und politische Wichtigkeit" mißt Nikolaus Müller ferner dem bestimmt zu erwartenden Besuche so vieler vornehmer Russen bei, die alle Lübeck berühren würden. Im selben Atem vertröstet er auch die Kapitäne der Segler, die alten sog. Reihefahrer. Das scheint mir nun so ein ganz klein bißchen jesuitisch zu sein; denn er schreibt, „ihr exklusives Reisepublikum würden jene, die Segler, ja doch nach wie vor behalten, der Dampferverkehr würde in Zukunft ein ganz neues und ganz anderes Geschlecht von Reisenden schaffen. Das Schiff wäre 300 Lasten groß und könne daher doch höchstens bis halbenweges die Trave hinauf gelangen, bis zur Herrenfähre. Demnach stünden wiederum Kutschern und Frachtfuhrleuten lohnende Einnahmen in sicherer Aussicht." Die Reihefahrer kamen aber später dennoch mit Beschwerden an den Senat. Auch seinen Kollegen, den Kaufleuten, teilte er bei dieser Gelegenheit etwas zu, allerdings vorläufig nur eine Standpauke.

„Es ist", so schreibt Müller, „nicht mehr die Zeit, wo die schlaue Benutzung unseres so mangelhaften Zolltarifes und von dessen Bewachern allein das Glück des Kaufmanns, noch weniger das des ganzen Staates ausmacht. Etwas höher muß man sich erheben, soll unser Handel nicht ganz erliegen."

(Fortsetzung folgt.)



Amerikanische Geschützunfälle in amerikanischer Beleuchtung.

Die Marineverwaltung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat in der letzten Zeit wiederholt Unglücksfälle auf artilleristischem Gebiet zu verzeichnen gehabt, von denen die nachfolgenden durch die Presse bekannt geworden sind.

1. Im Januar 1903 hat auf dem Linienschiff „Massachusetts" im hinteren Steuerbord 21 cm-Geschützturm bei einer Schießübung eine Kartuschexplosion stattgefunden, bei der die gesamte Turmbedienungsmannschaft umgekommen ist. Es waren schon mehrere Schüsse gefallen. Die elektrische Abfeuerung soll dabei versagt haben. Der Verschluß ist dann angeblich geöffnet worden, und hierbei soll die Handabfeuerung das Unglück herbeigeführt haben. Besonders erwähnt wird noch, daß beim zweiten Geschütz in demselben Turm eine Kartusche im geöffneten Rohr gelegen hat, ohne durch die Explosion entzündet zu werden.

2. Im April 1903 ist, ebenfalls bei einer Schießübung, auf der „Jowa" am linken 30,5 cm-Geschütz im vorderen Turm die Geschützmündung bei einem Schuß abgerissen. Im Turm selbst ist ebensowenig wie an Deck ein Menschenleben gefährdet worden. Das abgerissene Rohrstück hat aber das Deck durchschlagen und im Raum darunter drei Menschenleben gekostet und einen erheblichen Materialschaden herbeigeführt.

Die amtliche Untersuchung soll die Ursache des Unglücks nicht klargestellt haben. Bald hinterher hat die „Jowa" die unterbrochene Schießübung fortsetzen müssen. Die Instandsetzung des Schiffes und seiner Bestückung hat sich aber bis Ende 1903 hingezogen.

3. Im Januar 1904 hat die „Jowa" ein weiteres Unglück gehabt. Im vorderen Steuerbord 21 cm-Turm sind bei der Schießübung beiden Geschützen die Mündungen abgerissen. Der Unfall ist ohne Menschenverlust und ohne Beschädigung des Schiffes abgelaufen.

Angeblich soll das verwendete Pulver die Schuld getragen haben. Gleichzeitig wird aber auch erwähnt, daß dieses Pulver erst kurz zuvor an Bord genommen war nach vorgenommener Neubearbeitung und in luftdichter Verpackung.

4. Im Mai 1903 ist auf der „Indiana" ein 33 cm-Geschütz umgetauscht worden, weil es beim Schießen einen langen Riß bekommen hatte.

5. Auf der „Olympia" wurden während der Indiensthaltung auf der westindischen Station verdächtige Erscheinungen an der Munition bemerkt, und auf das Gutachten einer aus Schiffsoffizieren zusammengesetzten Kommission hin wurde das ganze Pulver über Bord geworfen.

6. Auf dem kleinen Schießplatz bei Indian Head wurde im Dezember 1902 beim Anschießen eines neuen 10 cm-Geschützes das hintere Rohr aufgerissen, der Schraubenverschluß herausgeschleudert, angeblich, weil aus Versehen ein falsches Pulver im Rohr gewesen war.

7. Im Fort Lafayette kostete im Februar 1903 das unvorsichtige Herausschrauben eines Zünders aus einer geladenen 21 cm-Granate 6 Tote und 3 Verwundete.

8. Das neueste Unglück ist im April 1904 bei einer Schießübung auf der „Missouri" vorgefallen. Aus dem hinteren 30,5 cm-Geschütz waren schon vier Schuß abgegeben und von neuem Geschoß und zwei Teilkartuschen geladen, als — wahr-

scheinlich durch zurückgebliebene glimmende Kartuschbeutelreste — die Ladung im Rohr bei noch geöffnetem Verschluß explodierte. Die heftige Stichflamme hat dann die gesamten noch zu weiteren Schüssen bereit gestellten Kartuschen entzündet, etwa 800 kg Pulver sollen abgebrannt oder explodiert sein, und etwa 30 Mann, die sich im Turm aufgehalten hatten, sind dabei umgekommen.

9. Außerdem wird noch von verschiedenen Schiffen berichtet, daß die Geschützstände beim Schießen nachgegeben haben, weil sie nicht die nötige Festigkeit hatten, und daß die Instandsetzungsarbeiten viel Zeit und Geld gekostet haben.

Von diesen Unglücksfällen verdienen die an Bord der „Jowa“ und „Indiana“ die meiste Beachtung, weil sie auf keinen Fall auf eine mangelhafte Bedienung der Artillerie zurückgeführt werden können, was bei dem Vorkommnis an Land beim Springen des 10 cm-Geschützes und bei der Granatexplosion wohl sicherlich, bei dem „Massachusetts“- und „Missouri“-Unglück wahrscheinlich zugestanden werden muß.

Der „Olympia“-Fall wird sich einer weiteren Erörterung entziehen, weil das für verdorben gehaltene Pulver vernichtet worden ist. Angeblich aber hat man an einigen zurückbehaltenen Proben feststellen können, daß das Pulver der „Olympia“ noch ganz einwandfrei gewesen ist, und auf anderen Schiffen, wo man das gleiche Pulver an Bord hatte, soll dieses auch zu keinen Besorgnissen Anlaß gegeben haben. Bei einem solchen Urteil scheint aber außer acht geblieben zu sein, daß auch bei sonst ganz gleichem Pulver die verschiedenartige Behandlung an Bord wie beim Transport eine wesentliche Rolle spielen kann. Die Unglücksfälle auf der „Massachusetts“ und „Missouri“ haben möglicherweise ihre Veranlassung in dem Bestreben, bei den Schießübungen auf Kosten der Sicherheit eine größere Schnelligkeit zu erreichen. Schraubenverschluß und Nichtverwendung von Metallkartuschen haben das übrige dazu getan.

Im vergangenen Jahr erst hat man die Anzahl der Schießübungen auf zwei herabgesetzt für die ständig in Dienst befindlichen Schiffe. Diese machen eine Übung zur Ausbildung der Mannschaft und eine zweite als Preisschießen. Bei dieser Herabsetzung der Schußzahl konnte dann auch die ausschließliche Verwendung von Gefechtsmunition zugestanden werden, und ungefähr werden sich die Kosten für die Flotte dabei zwischen 5 und 6 Millionen Mark im Jahr halten, wovon auf einzelne Linienschiffe allein über 200 000 Mark kommen sollen.

Die Vorfälle auf der „Indiana“ und „Jowa“ sind, wie erwähnt, am beachtenswertesten. Die amerikanischen Zeitungen haben darüber so eingehende Nachrichten gebracht, daß man sich danach ein genaueres Bild von der eigentlichen Ursache zu machen imstande ist.

Auffallend erscheint es auf den ersten Blick, daß die Mündungen da abreißen, wo die ersten Ringfugen sind, etwa ³/₄ m von vorn bei den 21 cm-Geschützen. Wenn da zwei Geschütze gleichmäßig zertrümmert werden, wird man kaum fehlgehen, wenn man hier auf zu schwache Rohrkonstruktion schließt. Die 21 cm-Geschütze der „Jowa“ sind nicht mehr ganz neu und stammen aus der Mitte der neunziger Jahre. Früher wurde ihnen aber auch nur eine Anfangsgeschwindigkeit von 634 m bei 116 kg Geschoßgewicht nachgerühmt, während diese bei Einführung des rauchschwachen Pulvers auf 700 m erhöht sein soll. Bei guter Rohrkonstruktion und bei Anwendung eines richtigen Pulvers wird im allgemeinen nichts gegen eine solche Anordnung einzuwenden sein,

wenn es allein darauf ankommt, ohne Gefährdung des Geschützes die Leistung zu steigern und ohne daß man auf sonstige unvermeidliche Nachteile Rücksicht zu nehmen braucht.

Nun wird aber in der amerikanischen Marine neues Schießwollpulver verwendet, und nach übereinstimmenden Berichten kann es dort noch nicht so hergestellt werden, daß das Pulver dauernd in ballistischer Beziehung gleichbleibt. Es behält vielmehr noch einen Rest der für die Herstellung nötigen Lösemittel, die erst im Laufe der Zeit je nach der Art der Aufbewahrung früher oder später frei werden und damit das Pulver in ballistischer Beziehung ändern. Es wird schneller verbrannt, gibt höheren Druck und mehr Geschwindigkeit. Es ist darum eine stete Überwachung des Pulvers erforderlich, und unter Umständen wird dann eine Verminderung der Ladung notwendig. Die Arbeit wird naturgemäß um so dringender, je näher man an die Grenze der Rohrhaltbarkeit herangekommen ist.

Gelegentlich des „Jowa“-Falls haben die Zeitungen nun auch erwähnt, daß das Schiff erst kurz zuvor ein Pulver an Bord genommen hatte, das vorher in der Fabrik durch Austrocknen möglichst von allen Lösemitteln befreit aber auch „schärfer“ geworden war. Dementsprechend hatte man die Ladung neu bestimmt, und um weiteren Veränderungen im Pulver vorzubeugen, hatte man es auch in luftdichter Verpackung an Bord gegeben.

Gewiß ist es nicht ausgeschlossen, daß ein solches Nachtrocknen ein Pulver bei falscher Behandlung ganz verderben kann, aber wenn auf dem Schießplatz wieder neue Versuche damit angestellt worden sind, wie hier geschehen sein soll, dann erscheint eine so schnelle weitere Veränderung, daß die Rohre bei Verwendung des Pulvers springen, kaum möglich. Es bleibt keine andere Erklärung, als daß die Rohre den zugemuteten Beanspruchungen nicht gewachsen gewesen sind, und anscheinend ist man an maßgebender Stelle derselben Ansicht geworden, vielleicht auch schon gewesen. Unmittelbar nach dem zweiten Vorkommnis hat der Vorstand des Waffendepartements auch angeordnet, daß für alle Rohre älterer wie neuerer Konstruktion die Ladungen aus rauchschwachem Pulver wieder herabgesetzt werden sollen, und zwar: a) bei den ursprünglich für rauchstarkes Pulver gefertigten Rohren so weit, daß die Anfangsgeschwindigkeit um 300 Fuß fällt; b) bei den neuesten Geschützen so weit, daß sie 100 Fuß Anfangsgeschwindigkeit verlieren.

Eine solche Maßnahme muß naturgemäß allseitiges Aufsehen erregen. Die amerikanische Presse schweigt auch nicht dazu und versucht nachzuweisen, daß die „Jowa“-Geschütze individuelle Fehler gehabt haben, die bei ungenügender Beaufsichtigung nicht gefunden wurden. Sie meint, bisher hätten die Hauptstaaten Europas nur um 25 Prozent bessere Geschütze gehabt, jetzt ständen ihnen die Amerikaner um 33 Prozent nach.

Von besonderer Bedeutung erscheint unter diesen Verhältnissen der amtliche Bericht, den der Admiral O'Neil, der sich in diesem Jahre als Leiter des Waffendepartements verabschiedet hat, noch vor kurzem dem Staatssekretär der Marine über seine Tätigkeit vorgelegt hat, Rechenschaft ablegend über die Verwendung von etwa 270 Millionen Mark, die ihm von der Regierung seit 7 Jahren überwiesen worden sind.

Er weist dabei auf die hohe Wichtigkeit hin, das gesamte Artilleriematerial von seiner Herstellung an dauernd zu überwachen, und auf die Notwendigkeit, über einen hinreichenden Stab ausgebildeter Offiziere verfügen zu können.

„Fehler im Material bedeuten das Unglück der Flotte. Taktik und Strategie

kommen nur zur Geltung, wenn Kanonen, Munition und Panzer von bester Güte sind. Heute scheint man zu glauben, daß ein jeder Artilleriematerial beurteilen, über seine Einrichtung an Bord mitsprechen könne. Das Waffendepartement weiß aber, wie notwendig es ist, die ganze Aufgabe durch Sachverständige zu erledigen. Man muß aber auch dafür sorgen, daß es an solchen nicht fehlt.

Die Herstellung des Geschützmaterials erfordert ganz besondere Kenntnisse, die ein Offizier im gewöhnlichen Dienst nicht erwerben kann. Alle Einzelheiten müssen sorgfältig geprüft werden, und ein einziger Fehler rächt sich bald. So brauchen z. B. nur schlechte Zündschrauben an Bord zu sein, um eine sonst vorzügliche Armierung in der Leistung sehr herunterzusetzen, und wie viele sonstige Fehlerquellen sind noch da! Der langjährige Leiter des Waffendepartements beklagt sich aufs bitterste über den Mangel an Seeoffizieren mit genügend artilleristisch technischer Ausbildung und Erfahrung. Die Artillerie von heute ist sehr verschieden von der früheren. Die Entwicklung geht so außerordentlich schnell, daß ihr auch der beste nicht folgen kann, wenn er nicht dauernd und ausschließlich damit beschäftigt wird. Man muß nicht nur wissen, was noch weiter zu tun ist, sondern auch was schon getan ist, will man nicht leeres Stroh dreschen.

Die Arbeit im Waffendepartement steigt von Jahr zu Jahr und ist nun derartig angewachsen, daß es für die wenigen in Frage kommenden Seeoffiziere nicht mehr möglich ist, Schritt zu halten in der Weiterentwicklung. Das kann das Waffendepartement allein nicht verhindern. Ein dauernd ihm zur Verfügung stehender Stab von geeigneten Offizieren ist unbedingt nötig. Ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß wenn ihm noch ein oder zwei Offiziere für den Frontdienst entzogen werden, es zu einem bedenklichen Stillstand kommen muß, weil ein passender Ersatz nicht vorhanden ist.

Im Geschützwesen sind eben so mancherlei Spezialzweige vorhanden, deren Überwachung ohne ungeteilte und ununterbrochene Beschäftigung unmöglich ist. Keine Privatfabrik kann auf der Höhe bleiben, wenn sie ihr technisches Personal alle ein oder zwei Jahre wechselt, und das geschieht im Waffendepartement. Der Einwurf, daß man sich mit Beamten behelfen könne, muß zurückgewiesen werden. Sie werden nicht die erforderliche Seeerfahrung besitzen wie der Seeoffizier, und ohne solche Vorbedingung ist keine gesunde Entwicklung möglich. Die Verwendung von Nichtseeoffizieren ist jedenfalls auf ganz bestimmte Zweige beschränkt."

Man wird jedenfalls dem Admiral O'Neil eine gewisse Berechtigung zu einem solchen Bericht nicht absprechen können. Er hat ihn aufgesetzt, noch ehe die letzten Unglücksfälle eingetreten sind, und die Ereignisse haben ihm Recht gegeben. Bitter muß er es jedenfalls empfunden haben, wenn fremde Zeitungen ihm vorwerfen, daß jetzt die Friedensübungen in der Marine mehr Menschenleben kosten als der ganze spanisch-amerikanische Krieg. ck.



Streiflichter auf die französische Marine.

Die im Heft 4, S. 480, erwähnten Verhandlungen in der Budgetkommission der französischen Kammer gelegentlich des Nachtragsetats werfen beachtenswerte Streiflichter auf den derzeitigen Zustand der Marine. Da der Marineminister persönlich zweimal in langen Reden auf die von den Abgeordneten Lockroy, Etienne, Chaumet, Decker-David, de Lanessan, Senator Gotteron gegen seine Amtsführung erhobenen Anklagen geantwortet, zwischendurch auf Fragen der Kommissionsmitglieder Rede gestanden und schließlich noch eine schriftliche Erwiderung an die Kommission gerichtet hat, so ist es möglich, das Tatsächliche festzustellen. Es sollen hier lediglich die Punkte hervorgehoben werden, die für eine Beurteilung des gegenwärtigen Standes der französischen Seerüstung von Bedeutung sind. Da Herrn Pelletan die von den Abgeordneten gemachten Vorwürfe gedruckt vorgelegen hatten, ehe er selbst in der Kommission erschien, so darf angenommen werden, daß die von ihm nicht zurückgewiesenen oder überhaupt nicht berührten Punkte tatsächlich zutreffen.

Es wurden hauptsächlich behandelt: Stützpunkte, Schiffbau insbesondere Unterwasserboote, fertige Flotte, Mannschaftsmangel; gestreift wurden die Disziplin und der Geist in der Flotte und die allgemeine Handhabung der Marineverwaltung.

1. Stützpunkte.

Die Fertigstellung der Stützpunkte wurde durch Gesetz vom Jahre 1901 auf 9 Jahre verteilt. Gleich nach Erlaß des Gesetzes traten wirtschaftliche Schwierigkeiten auf, dem Staatshaushalt drohte das Defizit, so daß die zur Durchführung erforderlichen Jahresraten nicht verfügbar gemacht werden konnten, in den zwei Jahren 1902 und 1903 sind daher die Arbeiten nicht programmäßig gefördert worden. Die Einrichtung beweglicher Verteidigung in den Stützpunkten war überhaupt im Gesetze nicht vorgesehen. Herr Pelletan nimmt das Verdienst für sich in Anspruch, diesen Teil der Verteidigung der überseeischen Besitzungen gegen Landungsunternehmungen in seiner ganzen Wichtigkeit erkannt und dementsprechend gehandelt zu haben.

Im einzelnen ergibt sich für die Stützpunkte folgendes:

In Biserta ist das erste Trockendock zwar fertig, aber die Docktore sind noch nicht eingesetzt, die Stapelklötze fehlen, die Entleerungskanäle sind durch einen Wolkenbruch im November 1903 völlig zerstört, im Notfalle kann das Dock durch eine schwimmende Pumpe entleert werden. Die Eisenbearbeitungswerkstatt der Werft ist ohne Arbeitsmaschinen, so daß ein Werftbetrieb nicht möglich ist. Durch die Verbreiterung des Hafenkanals auf 100 m ist in diesem eine das Manövrieren der Schiffe sehr beeinträchtigende Strömung entstanden. Die Seeseite ist vollständig befestigt, die Landseite jedoch gar nicht, auch das geplante verschanzte Lager fehlt noch.

Das Torpedobootsdock ist nach Diego Suarez geschleppt worden, die Bestellung eines Ersatzes erst vier Monate später erfolgt. Zwei Unterwasserboote sind der beweglichen Verteidigung zugeteilt, die bis dahin aus älteren Torpedobooten bestand.

Das Kohlenlager enthält 16 000 Tonnen, in Bälde 26 000 Tonnen, es soll auf 50 000 Tonnen gebracht werden. Außerdem lagern in Tunis ständig

5000 Tonnen. Durch die Eisenbahn können aus den großen Lagern in Algier Kohlen herbeigeschafft werden. Die Bevölkerung der Stadt klagt über Rückgang seit Einstellung der Arbeiten aus Geldmangel.

In Diego Suarez auf Madagaskar ist die feste Verteidigung vollständig. Zwei Torpedoboote und ein Torpedobootsdock sind dort, vier Boote sollen zu günstiger Jahreszeit folgen. Der Bau eines Trockendocks ist zwar ausgeschrieben, der Platz dafür aber noch nicht fest bestimmt, da neue Untersuchungen nötig wurden, weil die ersten, flüchtigen bei genauer Nachprüfung ungünstigen Baugrund ergaben. An Munitionsvorräten befindet sich nur Übungsmunition dort.

Der Gouverneur von Indochina verlangte bewegliche Verteidigung, da die Bai von Along und der Saigonfluß für Landungsunternehmungen zugänglich und der Bodenverhältnisse wegen die Anlage von Befestigungen, der Strömung wegen das Auslegen von Minensperren unmöglich ist. Die dorthin unterwegs befindlichen Unterwasserboote werden bei der starken Strömung und dem schlickreichen Boden nur bedingt verwendet werden können, aber ihre bloße Anwesenheit wird nach Herrn Pelletans Ansicht jeden feindlichen Versuch, den Fluß zu befahren, verhüten. Die vier mitgesandten Torpedovedetten sollen die Flußläufe schützen. Beim Kap St. Jacques soll eine elektrische Ladestelle und Unterkunftsräume für die Besatzung der Unterwasserboote in einfachster Weise hergerichtet werden. Besonderer Hafenanlagen bedarf es nicht. Bis diese Einrichtungen getroffen sind, bleiben die Boote auf der Werft in Saigon. Ein Marinekommandant ist seit Herbst vorigen Jahres dort. Die Küsten von Anam und Tongking sollen auch bewegliche Verteidigung erhalten.

In Saigon lagern 22 000 Tonnen Kohlen, der Bestand soll auf 43 000 Tonnen gebracht werden.

In Dakar sind die Hafenarbeiten durch das gelbe Fieber und die Saumseligkeit des Unternehmers ins Stocken geraten, doch letzthin kräftiger wieder aufgenommen worden. Mit dem Baggergrunde werden am Ufer Anschüttungen gemacht, auf denen Einrichtungen für die bewegliche Verteidigung getroffen werden sollen, die 1905 mit Torpedobooten besetzt werden soll. Bisher hatten die Messageries maritimes die Verpflichtung, in Dakar ein Kohlenlager von 1000 Tonnen zu unterhalten. Der Vertrag lief Ende 1903 ab, ohne erneuert zu werden, so daß man von einer englischen Gesellschaft Kohlen beziehen mußte. Er wurde Ende Februar erneuert mit der Bedingung, daß die Messageries 2500 Tonnen Kohlen vorrätig halten. Dies genügt Herrn Pelletan aber noch nicht, da er einen für die Kreuzer im Atlantischen Ozean ausreichenden Vorrat dort haben will.

2. Schiffbau.

Die vier Linienschiffe des Flottengesetzes „Justice“, „Vérité“, „Liberté“, „Démocratie“ erhalten anstatt 16,4 cm SK paarweise in Türmen wie die beiden anderen „République“ und „Patrie“, 19,4 cm in Einzeltürmen. Die paarweise Aufstellung der Mittelartillerie war im Bautenrat gegen die Stimmen des Artillerie- und des Schiffbaudirektors beschlossen worden. Diese stellten nach Amtsantritt Herrn Pelletan ihre abweichende Ansicht vor, die sich darauf gründete, daß paarweise auf-

gestellte Schnelladekanonen nur den Wert von anderthalb Geschützen hätten, und drangen damit durch. Da gleichzeitig auch die deutsche Marine ein stärkeres Mittelkaliber annahm, so wurde für die vier Schiffe das 19,4 cm gewählt, das in etwa 50 Sekunden einen Schuß feuert, während die 16,4 cm-SK in der Minute vier Schuß feuern. Die durch Konstruktion neuer Türme bedingte Bauverzögerung nimmt Herr Pelletan auf sich, ebenso wie die durch Neuentwurf der Pläne des Panzerkreuzers „Ernest Renan" entstandene. Hier war der Umstand maßgebend, daß die neueren englischen Panzerkreuzer eine den französischen überlegene Geschwindigkeit haben und diese, als in der Minderzahl befindlich, jenen doch müssen ausweichen können.

Da bisher fast alle französischen Neubauten ein Jahr später fertig geworden sind, als geplant, so bildet die jetzige Verzögerung nichts besonders Bemerkenswertes.

Das Unglück des Torpedojägers „Pique" veranlaßte die Anfertigung neuer Pläne für Torpedobootsjäger durch Normand, die erst im Juni 1903 genehmigt wurden, während so lange der Weiterbau eingestellt wurde.

Den Weiterbau von Torpedobooten hinderte der Einspruch der Erbauer gegen die vom Marineminister de Lanessan erlassenen Abnahmevorschriften, die wesentlich höhere Anforderungen an die mit dem Personal der Bauwerft abgehaltenen Probefahrten stellten, so daß Herr Pelletan schließlich die Bedingungen aufheben mußte, um den Torpedobootsbau nicht ganz zum Stillstand kommen zu lassen.

Zwischendurch war nach längeren Versuchen auch die Einführung des 45 cm Torpedos beschlossen worden, nachdem durch Verhandlung mit Whitehead in Fiume die zur Verstärkung seiner Wirkung anzubringenden Änderungen vereinbart waren, die beim 38,1 cm Torpedo nicht ausführbar waren. Es handelte sich im wesentlichen um Vergrößerung der Sprengladung.

Die Unterwasserbootsfrage fand Herr Pelletan bei seinem Amtsantritt auf einem toten Punkte stehend vor, den sie auch jetzt noch nicht überwunden hat. Die eigentlichen Unterwasserboote waren zu klein, um angriffsweise verwendet zu werden, da für ihre militärische Leistung bei Verwendung von Akkumulatoren zu wenig Gewicht verfügbar blieb. Erst Ende des vorigen Jahres konnten sechs 300 Tonnen-Boote bestellt werden, die genügend Verwendungsbereich haben, um von Biserta gegen Malta oder von Oran gegen Gibraltar oder von Cherbourg gegen die englischen Kanalhäfen vorgehen zu können.

Die Tauchboote kranken an der Maschinenfrage. Man hat das Patent des Dieselmotors, der durch festes Petroleum getrieben wird, angekauft, und Maugas, Bertin, Laubeuf haben mit dem Fabrikanten nach diesem Prinzip neue Maschinen entworfen. Die der beiden ersteren sind an Land im Versuch, die von Laubeuf wird erst in der Werkstätte montiert.

Nach dem bisherigen Verlaufe der Versuche läßt sich ein Zeitpunkt der Beendigung noch nicht absehen.

Die von Laubeuf als verbesserter „Narval" erbauten Tauchboote „Cicogne" und „Aigrette" mit Explosionsmaschinen werden in etwa einem halben Jahr dienstbereit sein, sie haben noch keine Torpedorohre, aber das eine hat schon getaucht und Unterwasserfahrten gemacht.

3. Die fertige Flotte.

Die vom Marineminister de Lanessan eingerichtete Unterstellung der Divisionen des Indischen und Stillen Ozeans unter den Chef des Geschwaders des äußersten Ostens mußte aufgehoben werden, da sie praktisch undurchführbar war. Das Mittelmeergeschwader enthält die stärksten und neuesten Linienschiffe, das Nordgeschwader solche zweiten Ranges und eine Division Küstenpanzer, das Geschwader des äußersten Ostens drei neue Panzerkreuzer.

Die heimischen Geschwader haben seit anderthalb Jahren keine Flotten- oder auch nur Geschwadermanöver gemacht, ihre Übungen sind auf die unerläßlichen Schießübungen beschränkt. Nach Äußerungen von Seeoffizieren ist in dieser Zeit alles verloren gegangen, was sie in 8 Jahren gelernt haben. Die vom Generalstabe der Marine aus den letzten Flottenübungen im Jahre 1902 gezogenen Lehren sind geheim geblieben und nicht, wie sonst üblich, den Seeoffizieren zugänglich gemacht worden.

Marineminister Pelletan sprach aus: „Ob Flottenmanöver nötig sind oder nicht, ist eine offene Frage.“

Aus Mangel an Kreuzern beim Mittelmeergeschwader können Aufklärungsübungen im „Sechseck“ oder mit der „wirksamen Verbindungslinie“ nicht gemacht werden.

Durch falsche Sparsamkeit haben die Geschwader an Gefechtstüchtigkeit verloren. Verschiedene Havarien auf Schiffen, die aus der Reserve in Dienst stellten, lassen sich auf mangelhafte Instandhaltung, verursacht durch das Fehlen von Mannschaften mit Sonderausbildung, das sich auf 40 bis 50 Prozent beläuft, zurückführen.

4. Mannschaftsmangel.

Trotz der durch den drohenden Kriegsausbruch gebotenen Vorsicht wurde im Dezember 1903 die Präsenzzeit der Seedienstpflichtigen auf 42 Monate herabgesetzt, im Februar 1904 mußte sie auf 46 Monate erhöht werden. An der budgetmäßigen Sollstärke fehlten 1902 1 Prozent, 1903 ½ Prozent, auf den Schiffen der Reserve in Toulon allein 17 bis 20 Prozent. Diesen Ausfall durch Kommandierung von Arbeitsmannschaften aus der Flottenstammdivision auszugleichen, hat zwar der major-général in der Hand, dort waren aber nur 65 bis 70 Prozent der Mannschaften dienstfähig. Zur Auffüllung der Besatzung des „Sully“ mußten 95 Mann von den Schiffen der Reserve und 150 vom Mittelmeergeschwader abgegeben werden. Zum Teil hängt dieser Mannschaftsmangel mit dem Sonderausbildungssystem und den nur im April und Oktober erfolgenden Beförderungen zusammen, die es mit sich bringen, daß die Leute bis zu diesem Termine in ihren bisherigen Kommandos bleiben müssen, um nicht ihrer Aussichten verlustig zu gehen. Daß es aber zum großen Teil an mangelnder Voraussicht der leitenden Stelle liegt, zeigt der Umstand, daß der Nachtragsetat 1 500 000 Francs für Personal forderte, obgleich die Kammer für das Jahr 1903 500 000 Francs mehr bewilligt hatte als der Regierungsvoranschlag.

Die Rückwirkung dieser Verhältnisse auf die militärische Leistung der Flotte kann nicht ausbleiben. Herr Pelletan äußerte darüber: „Ich weiß nicht, ob es für den militärischen Nutzeffekt vorteilhafter ist, im Frieden hohe Mannschaftsbestände zu halten oder Stützpunkte zu befestigen oder Linienschiffe zu bauen. Ich glaube im Gegenteile, daß man die Indienststellungen weise beschränken muß, um große Hilfs-

quellen für neue militärische Bereitstellungen zu haben. In diesem Sinne habe ich Ersparnisse zu machen versucht und gemacht. Auf die Zukunft der Flotte muß man unter Berücksichtigung der Ausbildung des Personals seine Anstrengungen richten. Das Personal wird vielfach nicht der Ausbildung zugeführt, sondern zu anderen Zwecken verwendet."

5. Die Disziplin.

Durch das Annehmen jeder, auch anonymer Beschwerde und das scharfe Vorgehen des Ministers gegen hochstehende Offiziere wird die Disziplin, die bisher eine patriarchalische war, gelockert. Der Minister selbst rühmt sich dessen, daß er sein Ohr den Klagen der Niedrigstehenden nicht verschließt. Die Berechtigung des Grundsatzes: „Die Disziplin muß unangetastet bleiben, aber alle in ihrem Namen begangenen Mißbräuche müssen abgestellt und verfolgt werden, daher müssen die Beschwerden angehört werden. Die Disziplin kann bei den ihr Unterworfenen weder in hohem Ansehen stehen, noch ihren Charakter wahren, wenn diese nicht wissen, daß die Disziplin nicht das Werkzeug des Eigenwillens ist und daß sie Unterstützung finden, wenn die Disziplin mißbraucht wird," wird man anerkennen müssen.

6. Der Geist im Offizierkorps.

Der im Offizierkorps herrschende Geist ist der Wertmesser einer militärischen Organisation. Für den zur Zeit in den Marine-Offizierkorps herrschenden Geist ist die Flucht in die Öffentlichkeit bezeichnend.

Herr Lockroy hatte aus den Hunderten von Briefen, die ihm von Marineoffizieren zugegangen sind, drei von aktiven Offizieren, einem Flaggoffizier, einem Ingenieur und einem Kapitänleutnant herrührende zur Verlesung in der Kommission ausgewählt.

Der Flaggoffizier führt den Rückgang der Marine auf die Überlassung der Geschäfte an den unverantwortlichen Kabinetschef des Ministers zurück, der den Nepotismus begünstige.

In der Sully-Angelegenheit wälze der Minister die ihn treffende Schuld an der Verzögerung der Ausreise auf andere ab. Er hacke auf den unglücklichen Admiralen herum und vernichte jeden guten Willen. „Was soll aus uns werden, wenn im Ernstfall die Marine nicht bereit ist?"

Der höhere Marineingenieur betont ausdrücklich, daß er auch die Ansicht von drei hohen Chefs des betreffenden Hafens, mit denen er über die Zustände in der Marine gesprochen habe, gebe. Alle wünschen eine Untersuchung, Skandalsucht und Unbotmäßigkeit stecke überall im Personal, die Entmutigung sei allgemein, der Nepotismus herrschend.

Der Kapitänleutnant glaubt seine patriotische Pflicht als Franzose zu erfüllen, indem er an einen Abgeordneten schreibt, da er nicht Mitschuldiger an der Auflösung der Marine sein will. Das Nordgeschwader tauge nichts, die Magazine seien leer, Mannschaften fehlen, die bewegliche Verteidigung sei nur im Skelett vorhanden; Zuträgerei werde begünstigt, Nepotismus herrsche, unfähige Seeoffiziere erhielten Kommandos von Schiffen. Die hohen Vorgesetzten schweigen dazu, um ihre Stellung

und Laufbahn nicht aufs Spiel zu setzen, oder weil sie von vornherein von der Nutzlosigkeit von Vorstellungen überzeugt seien. Nur eingehende Untersuchung könne Wandel schaffen.

Der Marinekommandant in Biserta, ein Konteradmiral, fühlt sich veranlaßt, einem Senator und mehreren Abgeordneten gegenüber, die auf einem privaten Ausflug Biserta besuchten, sich über den Stillstand der Arbeiten zu beklagen und die Geringfügigkeit der Kohlenvorräte durch die spöttische Äußerung des russischen Admirals Wirenius: „Sie haben ja höchstens ein Frühstück für ein Geschwader" zu beleuchten.

Amtliche Schriftstücke, Briefe, aus deren Wendungen der Minister einen Flaggoffizier als Verfasser erkennt, werden in Zeitungen veröffentlicht. Herr Pelletan kennzeichnet diesen Zustand treffend mit den Worten: „Die Untersuchung gegen mich ist nicht nur im Parlamente, dem allein ich ein Recht dazu zugestehe, eröffnet, nein auch unter meinen Untergebenen, in den Geschäftszimmern des Ministeriums, in den Häfen durch Auslieferung von Schriftstücken, Indiskretionen, durch einen Feldzug halber Auflehnung, der von außen geschürt wird. Man kommt mir . . . mit den Briefen hoher Offiziere, die sich in ihren Hoffnungen getäuscht sehen, von niederen Offizieren, die ihren Ärger und ihre Erbitterung auslassen . . . Es ist das eine neue Art, Ordnung und gute Disziplin zu wahren."

Anderseits aber wirft eine Auslassung des Ministers in der Sully-Angelegenheit ein grelles Licht auf die Auffassung, die Herr Pelletan insbesondere von den Seeoffizieren hat.

„Ich habe aus Privatbriefen gehört, daß sich die für Anfang 1904 in Aussicht genommene Entsendung des „Sully" nach Ostasien noch lange verzögern würde. Es ginge die Rede: der „Sully" soll in See gehen, jawohl, um Ostern!

Der Verlauf der Probefahrten des Sully ist für Probefahrten im allgemeinen charakteristisch.

Es ist so angenehm die Probefahrten zu verlängern. Man lebt auf Reede fast so schön wie im Hafen, man hat seegehende Gebührnisse, hat alle Vorteile dieser Lage ohne die Verantwortlichkeit für das seegehende in Dienst gestellte Schiff.

Man lebt sehr ruhig. Da es besondere Gebührnisse gibt, so sucht sie jeder so lange als möglich zu beziehen.

Man hat mir gewisse Personen bezeichnet, die entschlossen waren, den „Sully" nicht in See gehen zu lassen oder mit ihm die Ausreise anzutreten."

Ein näheres Eingehen auf diese Fragen wurde von der Kommission abgelehnt, da der Minister erklärte: Eine Untersuchung der moralischen Verhältnisse der Marine durch die Kommission würde der guten Ordnung und der Subordination zuwiderlaufen, die die Marine dem Marineminister schuldig sei.

Die mitgeteilten Stichproben lassen genugsam das innere Verhältnis der Offiziere zum verantwortlichen Leiter der Marine erkennen.

7. Die allgemeine Handhabung der Marineverwaltung.

Die Verschleppung der Geschäfte gab Herr Pelletan in einzelnen Fällen zu und erklärte sie durch Nachlässigkeiten in den Geschäftszimmern des Ministeriums. Die in der Sully-Angelegenheit veröffentlichten Schriftstücke erkannte er als authentisch

an. Die Veranlassung zu der Verzögerung in Ausführung des Bauprogrammes ist unter Schiffbau erklärt worden.

Der Vorbereitung eines neuen Programmes ist Herr Pelletan nicht entgegen, wenn es nicht zu lange vor Ausführung aufgestellt und nur dann darüber verhandelt wird, wenn die wirtschaftliche Lage die Aufbringung der Kosten gestattet, im Jahre 1905 würde höchstens ein Neubau, ein Panzerkreuzer, möglich sein. Das kommende Jahr würde den geeigneten Zeitpunkt für die Vorlage eines neuen Programmes bieten.

Aus den vorangeführten Tatsachen dürfte der Schluß gerechtfertigt sein, daß die Stützpunkte noch lange nicht den an sie zu stellenden Anforderungen entsprechen, die typische Verzögerung im Schiffbau und das Ändern der Pläne weiter bestehen, daß die Kriegsausbildung der heimischen Geschwader gefährdet ist, Mannschaftsmangel sich dauernd fühlbar macht, und daß schließlich die wichtigste Grundlage jeder militärischen Leistung, die Disziplin und der Geist des Offizierkorps, ins Wanken zu kommen drohen. M.



Rundschau in fremden Marinen.

England. Der zum Zweck eines Handelsabkommens unternommene Einmarsch in Tibet hat zur kriegerischen Verwickelung mit diesem Staate geführt. Der chinesische Vizekönig (Amban), in dessen Händen seit dem Kriege von 1720 die Leitung der auswärtigen Politik Tibets liegt, behauptet, von Lhassa nicht nach Gyangtse kommen zu können, wo sich Colonel Younghusband mit seiner Eskorte unter General Macdonald seit dem 11. April zur Einleitung von Verhandlungen befindet. Die diplomatischen Vorstellungen in Peking haben zu keinem Resultate geführt. Lord Curzon, der Urheber des Einmarsches, ist nach England gereist. Ob das jetzt in Wusung zur Fahrt yangtseaufwärts bereitliegende starke Geschwader von fünf Linienschiffen und einer mindestens gleichen Anzahl von Kreuzern einen Druck auf die Regierung in Peking ausüben soll, um den Widerstand zu brechen, der ihrem Vertreter durch den nach Rußland neigenden Dalai Lama gemacht wird, oder ob es in der augenblicklichen kritischen Periode nach dem japanischen Erfolge am Yalu dazu dienen soll, der chinesischen Regierung etwaige Gelüste zum Anschluß an Japan zu nehmen, mag dahin gestellt bleiben. Vielleicht soll beides erreicht und außerdem den Bewohnern des Yangtsetales die englische Vormacht in diesem Gebiete deutlich vor Augen geführt werden. Eine tatsächliche Besetzung des Yangtsetales würde allerdings wohl den Bruch des englisch-japanischen Bündnisses herbeiführen, wenn nicht Japan bereits vollkommen in finanzielle und somit auch politische Abhängigkeit von England gekommen ist. Die kürzlich emittierte japanische Anleihe von 10 000 000 Pfd. Sterl. dient anscheinend bereits zur Bezahlung alter Schulden und gibt England-Amerika eine Handhabe, die japanischen Zölle zu kontrollieren. Indem England in Tibet festen Fuß faßt, beherrscht es das obere Yangtsegebiet und ist imstande, den Handel Innerasiens entweder über diesen Weg oder über Indien-Burma zu leiten. Die Zahl der Flußkanonenboote auf dem oberen Yangtse soll nach den Nachrichten der letzten Zeit wesentlich vermehrt werden. Frankreich wird in Indochina hiergegen trotz des letzten Vertrages vergeblich ankämpfen.

Im Mittelmeer begrüßte ein Teil der Kanalflotte den König von Spanien bei seinem Besuche von Majorka. — Bald darauf übte die vereinigte Mittelmeer- und Kanalflotte mehrere Wochen zwischen Sardinien und der spanischen Ostküste, mit Palma als Basis, gerade zu dem Zeitpunkte, wo es galt, Spanien das englisch-französische Abkommen über Marokko schmackhaft zu machen.

Wenn man geneigt sein würde, Mr. A. Wilson als Sprecher der englischen Volksmehrheit anzusehen, so könnte man aus seinem im Maiheft der „National Review“ veröffentlichten Artikel: „The Menace of the German Navy“ zur Vermutung kommen, daß England sich systematisch auf einen Krieg mit Deutschland vorbereitet und mit dem französischen Abkommen einen wichtigen Schritt auf dieser Bahn getan hat. Nachdem Mr. Wilson ein englisch-französisches Bündnis mit Rücksicht auf die bestehenden Verträge beider Staaten mit Japan und Rußland in vieler Hinsicht als unmöglich erklärt hatte, sagt er: The two powers, England and France, might at least consider their attitude in view of a German attack on either. But if there is to be a cooperation between them, England must be ready to give France the support of a powerful army, as well as of her fleet, France must be ready to meet the attack of Germany on the Continent. Frankreich soll anscheinend dieselbe Rolle übernehmen, die jetzt Japan in Ostasien hat. Eine etwaige deutsche Flottenverstärkung über das Flottengesetz von 1900 hinaus sieht Mr. Wilson beinahe als eine heimliche Kriegserklärung an England an. Jedenfalls verdienen derartige, öfters wiederkehrende Artikel

in angesehenen englischen Journalen beachtet zu werden, wenn auch ihre augenblickliche Tendenz vielleicht nur die ist, die Stimmen gegen die stetige Zunahme des Marinebudgets zum Schweigen zu bringen. Daß Englands Flottenausgaben schon seit Jahren weit über das Maß des Two Power Standard hinaus gehen, wenn die Vereinigten Staaten von Nordamerika ausgeschlossen werden, beweist folgende, dem Parlamente mitgeteilte Zusammenstellung:

Jahr	England	Frankreich	Rußland	Deutschland	Ver. Staaten
	In Millionen Pfd. Sterl.				
1890	17,0	8,1	4,3	3,9	4,6
1900	32,1	12,5	11,0	7,5	13,4
1903	39,1	12,5	12,3	10,3	16,8

Legt man die Schlachtschiffszahl der Bemessung zu Grunde, so ergibt sich:

	für England bei	gegen Frankreich bei	Rußland bei	Deutschland bei	Ver. Staaten bei
fertig und im Bau:	67 Schiffen,	36 Schiffen,	30 Schiffen,	30 Schiffen,	25 Schiffen

ein geringer Überschuß über den Two Power Standard.

Interessant ist, bei dieser Gelegenheit das Wachsen der englischen Flotte und der deutschen in den letzten 10 Jahren zu verfolgen. Es waren im Bau:

		Am 10. März 1894:	Am 1. Februar 1904:
Linienschiffe	England	3	13
	Deutschland	6 (einschl. Küstenpanzer)	7
Kreuzer	England	5	22
	Deutschland	2	7
Torpedobootszerstörer .	England	36	31
	Deutschland	1	6

Dies ist ein schlagender Beweis gegen die Behauptungen im In- und Auslande, daß die deutsche Flotte sich bereits weit über das früher für nötig erachtete Maß erhoben habe, und daß sie die Schuld an Englands großen Flottenvermehrungen trage. Der Grund etwaiger englischer Mißstimmung gegen Deutschland kann nur in der wachsenden Konkurrenz auf wirtschaftlichem Gebiete liegen, ohne daß Deutschland hierbei der stärkste Konkurrent ist. Die „Times“ vom 17. März bringt zur Begründung der Chamberlainschen Schutzzollpolitik eine Zusammenstellung, aus der eine Abnahme des Exports englischer Industrieerzeugnisse nach fremden Ländern in den letzten 5 Jahren, von 1899 bis 1903, um 7 Prozent der Gesamtausfuhr und eine gleiche Zunahme in demselben Zeitraume nach den englischen Kolonien hervorgeht. Die Abnahme belief sich auf 5000000 Pfd. Sterl., die Zunahme auf 20000000 Pfd. Sterl.

— Personal. Die Admiralität hat neue Bestimmungen für die Ausbildung der Mannschaften im Artillerie- und Torpedodienst an Bord der in Dienst befindlichen Schiffe erlassen, da es an den nötigen Ersatzmannschaften für Geschütz- und Torpedospezialisten fehlt. Jedes Schiff, das weniger als $2^1/_2$ Jahre in dem Home-, Kanal- und Kreuzergeschwader in Dienst ist, soll 30 Seeleute als Geschützbedienungsmannschaft, und von der Geschützbedienungsmannschaft 10 als Hauptnummer an dem Geschütz ausbilden. Von dem Kanal-, Home- und Kreuzergeschwader sollen 20 Prozent der Nichtspezialisten für die Ausbildung als Artilleristen, 15 Prozent für die Ausbildung als Torpedomannschaften vorgeschlagen werden.

Die Bedingungen zur Beförderung zu dem neu geschaffenen Range eines Commander der Naval Reserve sind folgende: 1. 12monatige Ausbildung auf der Flotte; 2. 3 Jahre Fahrzeit als Kapitän eines mindestens 4000 Bruttotonnen großen englischen Passagierdampfers; 3. 10jähriges Dienstalter als Lieutenant N. R.; 4. Alter unter 50 (55) Jahre. — Die Zahl der Commander-Stellen soll allmählich auf 60 erhöht werden; für das laufende Jahr sind 15 Stellen vorgesehen und bereits besetzt.

In der Fachpresse wird für die Bildung eines Reserve-Zahlmeisterkorps Stimmung gemacht.

Das Naval Volunteer-Korps zählt jetzt 2900 Mann.

In der Zeit von Ende Juni bis Anfang Juli findet ein Kursus für Flaggoffiziere in Seestrategie in dem Royal Naval College zu Greenwich statt.

Die „Medusa“ stellte als Tender des Schiffsjungenschulschiffs „Impregnable“ in Devonport am 3. Mai in Dienst.

— Geschwader. Die Schiffe der Home-Flotte befinden sich zur Instandsetzung auf den Werften und sollen sich Anfang Juni in Torbay versammeln. — Konteradmiral Barlow übernahm am 9. Mai die Geschäfte des Zweiten Admirals und heißte seine Flagge auf „Royal Oak“. — Das Linienschiff „Resolution“ wird nach neueren Nachrichten außer Dienst stellen, um durch „Swiftsure“ ersetzt zu werden. Der „Exmouth“ wurde Flaggschiff an Stelle der „Revenge“. — Die zur Home-Flotte gehörenden drei Torpedobootsflottillen übten einzeln unter Leitung des auf dem Torpedokanonenboot „Graßhopper“ eingeschifften Captain-Destroyers der Home-Flotte. — Ein Teil der Portsmouth-Flottille machte Ende Mai wieder Manöver mit den Unterseebooten und hielt Schießübungen gegen Scheiben ab, die Unterseeboote darstellten.

Die Kreuzerdivision hat sich Anfang Mai nach beendeter Überholung zu den gemeinsamen Übungen ins Mittelmeer begeben und traf am 10. Mai mit dem Kanal- und Mittelmeergeschwader zusammen; „Monmouth“ konnte erst an demselben Tage Plymouth verlassen und mußte die Fahrt nach Palma wegen Maschinenhavarie wieder unterbrechen, um nach Gibraltar zu gehen. Von den übrigen Kreuzern wurde die Fahrt nach Gibraltar mit 18 Seemeilen gemacht, die Rückreise von dort soll unter Volldampf erfolgen. Nach einigen Nachrichten ist die gewöhnliche Marschgeschwindigkeit der Kreuzerdivision über 12 Seemeilen erhöht worden.

Die Kanalflotte fuhr, in zwei Divisionen getrennt, Ende April von Gibraltar nach Palma. Lord Beresford mit „Caesar“, „Mars“, „Prince George“, „Hannibal“ und „Doris“ begrüßte den König von Spanien bei seinem Besuche von Majorka. — Auf der Reise wurden die Kommandanten in der Führung des Geschwaders geübt. Bei Nacht fuhren die Schiffe abgeblendet und übermittelten sich Signale mit Hilfe eines nur 2 Seemeilen hörbaren Nebelhorns. Die Vereinigung mit dem Mittelmeergeschwader fand am 3. Mai bei Antioco statt. Nach Beendigung der Manöver geht das Geschwader über Gibraltar nach England, wo es am 10. Juni eintreffen soll. Das Linienschiff „Prince George“ trat am 23. Mai die Rückreise an, um durch „Majestic“ nach beendeter Grundreparatur ersetzt zu werden. — Der Kreuzer 1. Klasse „Endymion“ folgte dem Geschwader am 4. Mai ins Mittelmeer; der für „Prometheus“ ins Geschwader tretende Kreuzer 1. Klasse „Theseus“ stellte am 11. Mai in Dienst. — Für den Panzerkreuzer „Hogue“ kommt Ende Mai der Panzerkreuzer „Suffolk“ in Dienst.

Die Mittelmeerflotte verließ am 30. April Malta. Die Torpedobootszerstörer wurden vorausgeschickt und machten in der Nacht vom 2. zum 3. Mai einen unerwarteten Angriff auf das nur über zwei Kreuzer verfügende Kanalgeschwader. Die Kreuzer der Mittelmeerflotte fuhren in einer Aufklärungslinie mit Schiffsabständen, bei Tage von 7 Seemeilen, bei Nacht von 2 Seemeilen, vor dem elf Linienschiffe starken Gros; bei Nacht waren die Schiffe abgeblendet. Nachdem die Kreuzer am Morgen des 3. Mai Fühlung mit der Kanalflotte erhalten hatten, fand die Vereinigung beider Flotten am Vormittag bei Antioco, Sardinien, statt. Der erste Tag wurde zum Einfahren des größeren Verbandes und zum Schleppmanöver ausgenutzt. Bei dieser letzten Übung erzielten „Caesar“-„Jupiter“ die beste Leistung mit 13 Minuten 40 Sekunden, hiernach kamen „Bulwark“-„London“ mit 16 Minuten 30 Sekunden. — Der zweite Tag war einer freien Gefechtsübung zwischen zwei gleich starken Geschwadern unter Vizeadmiral Lord Beresford und Konteradmiral Custance gewidmet, Vizeadmiral

Dombile auf „Bulwark" war Unparteiischer. Beide Admirale gebrauchten besondere, dem Gegner nicht verständliche Signale.

Die Kreuzer (zehn) übten an beiden Tagen getrennt von Linienschiffen unter Konteradmiral Walker; zwei Kreuzer dienten anscheinend als Wiederholer für die Linienschiffsgeschwader. Am 5. Mai manövrierte Konteradmiral Lambton mit sechs langsameren Linienschiffen von 14 Seemeilen gegen Konteradmiral Hamilton mit den vier 18 Seemeilen laufenden Linienschiffen der „Duncan"-Klasse. Am 12. Mai fand ein größeres Manöver zwischen Vizeadmiral Dombile und Vizeadmiral Beresford statt. Ersterer hatte zehn Linienschiffe, letzterer sieben; beide je zehn Torpedobootszerstörer. Die Flotte wurde 10 Seemeilen auseinandergezogen. Admiral Dombile fuhr anscheinend in einer ruhigen Kiellinie, während Admiral Beresford viel manövrierte und hierbei das Feuer seiner Schiffe öfters maskierte. Einige Torpedos wurden verfeuert.

Über die weiteren Übungen ist noch nichts bekannt geworden. Die Mitnahme von je sechs Manövertorpedoköpfen von den Schiffen des Mittelmeergeschwaders spricht dafür, daß wiederholt Torpedos von Schiff gegen Schiff bei den Gefechtsübungen verschossen worden sind. Die Kreuzer waren sämtlich, von den Linienschiffen des Mittelmeergeschwaders und die Führerschiffe mit Funkspruchapparaten ausgerüstet. Ende Mai wird die Flotte Pollenza und Alcedia anlaufen; das Linienschiff „Illustrious" kehrt mit dem Kanalgeschwader nach England zurück. „Prince of Wales" stellte für „Exmouth" am 17. Mai in Dienst. Der Kreuzer 2. Klasse „Najad" wird durch „Minerva" abgelöst werden. Außer den beiden neuen Torpedobootszerstörern „Ettrick" und „Erne" ging auch noch „Exe" ins Mittelmeer, so daß die dortige Torpedobootszerstörerflottille jetzt 31 Fahrzeuge zählt.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders von fünf Linienschiffen und einer Anzahl Kreuzer ist unter Vizeadmiral Noël auf der Reede von Wusung versammelt, nachdem es bis dahin in Hongkong bereitgelegen hatte. In Tschemulpo ist ein kleiner Kreuzer stationiert; die Sloop „Espiègle" ist bereit, jederzeit nach Niutschwang gehen zu können. — Das alte Panzerkanonenboot „Wivern" soll als Torpedodepotschiff eingerichtet werden.

Der bisherige Marineattaché in Tokio, Captain Troubridge, ist in die Heimat zurückgekehrt, nachdem er den ersten Unternehmungen der Japaner vor Tschemulpo und Port Arthur beigewohnt hat.

„St. George" trat am 19. Mai nach beendeter Kondensatorenreparatur die Ausreise zur Ablösung der „Cambria" als Flaggschiff des südatlantischen Geschwaders an.

Konteradmiral Durnford übernahm den Oberbefehl über die Kapstation von Vizeadmiral Moore.

Auf der nordatlantischen Station wurden die Kreuzer 2. Klasse „Retribution" und „Tribune" durch Kreuzer 3. Klasse, „Pelorus" und „Prometheus", ersetzt; letzterer stellte am 19. Mai in Dienst.

An der Einnahme von Illig an der Somaliküste waren die Kreuzer „Hyacinth", „Fox" und „Mohawk" beteiligt. „Mohawk" ist jetzt auf der Heimreise begriffen.

— Schiffbau. Die neuen Linienschiffe der „Nelson"-Klasse sollen nach der letzten Nachricht nicht größer als 15000 Tonnen sein, ihre Armierung wird nach einigen Meldungen aus vier 30,5 cm-Geschützen und acht 23,4 cm-SK. — nach andern aus vier 30,5 cm-Geschützen und zwölf 19 cm-SK. — bestehen.

Die neue Admiralitätsjacht „Enchantreß" wird Ende Mai in Belfast in Dienst stellen.

Das Linienschiff „King Edward VII." soll Ende Juni 1905 fertig sein.

— Probefahrten. Das Flußkanonenboot „Widgeon", bei Yarrow in Poplar gebaut, erzielte 13 Seemeilen.

— Stapellauf. Am 30. April lief der Panzerkreuzer „Devonshire“ als letzter seines Typs in Chatham von Stapel. Der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh“ wird am 14. Juni zu Wasser gebracht werden.

— Kessel. Auf der ersten Dauerfahrt von Portsmouth nach Malta dampfte „Medea“ (Yarrow-Kessel) die Strecke bis Gibraltar und bis Malta mit $16^1/_2$ Seemeilen, von Malta nach Gibraltar mit 18 Seemeilen, und dann nach England mit $16^1/_2$ Seemeilen (während eines Sturmes 16 Seemeilen) Durchschnittsgeschwindigkeit.

Der Kreuzer „Hermes“ (Babcock & Wilcox-Kessel) hat die Dauerfahrten nach Gibraltar begonnen.

In Tyne hielt der Engineer-lieutenant Baker an der Hand der Resultate der „Good Hope“-Reise einen Vortrag über die Belleville-Kessel, in dem er sagt: „The malignant Belleville-boiler might by suitable treatment be not only tamed but made as economical and orderly as any of her more distant relatives.“

— Artillerie. Die Admiralität hat eine allgemeine Konkurrenz zur Konstruktion eines geeigneten Entfernungsmessers für Marinezwecke veranlaßt. Die Pläne müssen bis zum 30. Juni vorgelegt werden, diejenigen, deren Pläne von der Admiralität angenommen werden, innerhalb von 6 Monaten die erforderlichen Instrumente zur Verfügung stellen. Die sonst von dem Entfernungsmesser zu erfüllenden Bedingungen wurden nicht bekannt gegeben.

— Torpedowesen. Entgegen der bisherigen Absicht beginnt man bereits die neuen 500 Tonnen-Torpedobootszerstörer in die Instruktionsflottille einzustellen; so wurde „Usk“ in die Medway-Flottille eingereiht.

Der Zerstörer „Welland“ erzielte in der 3stündigen Volldampffahrt 26,2 Seemeilen, der Zerstörer „Ribble“ 25,8 Seemeilen.

— Unterseeboote. Der Kreuzer 2. Klasse „Forth“ wird als zweites Mutterschiff für die Unterseeboote neben „Thames“ eingerichtet.

Die Admiralität soll beabsichtigen, ein permanentes Depot für Unterseeboote in Portsmouth zu erbauen, die Unterseeboote aber nach und nach auf die einzelnen Hauptkriegshäfen zu Übungszwecken zu verteilen.

— Bekohlung. Der Bekohlungsapparat von Metcalfe, der auf „Basilisk“ und Schiffen der Home-Flotte erprobt werden soll, besteht aus einer Stahltroß ohne Ende, die über zwei Trommeln läuft und durch einen selbständig wirkenden Spannungsapparat steif gehalten wird — wie, wird nicht gesagt. Die bisherigen Erprobungen haben gute Resultate geliefert.

— Verschiedenes. Mr. Pretyman gab die jährlichen Indiensthaltungskosten eines Linienschiffes auf rund 94 000 Pfd. Sterl. an, von denen auf den Kohlenverbrauch rund 23 600 Pfd. Sterl. entfallen.

Der Wert des Naval Warlike Stores ist nach derselben Quelle von 7,9 Millionen Pfd. Sterl. im Jahre 1895 auf 14,7 Millionen Pfd. Sterl. am 31. März 1903 gestiegen.

— Fachliteratur. In der „Times“ veröffentlicht Captain Mahan zwei Aufsätze über den russisch-japanischen Krieg — am Schluß des ersten sagt er: „The necessity remains as from the first for Japan to possess quickly the naval base of her opponent and to occupy so much territory as by proper fortification and disposition she can with her numbers hope to hold.“

Im Maiheft der Royal United Service Institution wird der erste Teil der Preisarbeit des Lieutenant R. N. Dewar über eine moderne Blockade veröffentlicht, die an anderer Stelle näher besprochen wird. Der Verfasser behauptet hier, daß the principles of strategy must be hammered out anew as instruments change.

Richtig und besonders bemerkenswert ist sein Urteil über die Befehlstechnik: Over-refinement and multiplication of orders are only one degree better than ignorance. Ordinary intelligence, sea experience and a keen war interest are the best pillars of fleet strategy.



Frankreich. Marineminister Pelletan hat sich nach dem außerordentlich anstrengenden Kammerfeldzuge auf eine Erholungsreise begeben. Der Kreuzer „Du Chayla" brachte ihn am 16. April von Port Vendres nach Oran, wo er den zukünftigen Standort der beweglichen Verteidigung, der auch Unterwasserboote zugeteilt werden sollen, besichtigte. Von Oran brachte „Du Chayla" den Minister am 21. April mit 20 Seemeilen Geschwindigkeit nach Philippeville, von wo er mit der Eisenbahn die Reise nach Biserta fortsetzte. Am 28. April kam der Minister in Biserta an, besuchte das Arsenal in Sidi Abdallah, vom 29. April bis 3. Mai war er in Tunis, Sussa, Kairouan, Mehdie Monestir und traf am gleichen Tage wieder in Sussa ein, dessen Hafen der Minister auf militärische Verwendung hin untersuchte. Am 6. schiffte er sich auf „Du Chayla" zur Heimreise ein, auf der er am 8. in Toulon landete. Herr Pelletan besichtigte hier die Werft und die Unterwasserboote „Aigrette" und „Perle" und reiste am selben Abend nach Paris weiter.

Der außerparlamentarische Untersuchungsausschuß über die Verhältnisse in der Marineverwaltung hat vom Marineminister eine Zusammenstellung aller von Budgetberichterstattern oder Abgeordneten und Senatoren in den Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften an der Amtsführung des Marineministers geübten Kritiken erbeten, nach Vorgang des Ausschusses vom Jahre 1894.

Vizeadmiral Fournier, Generalinspekteur des Torpedowesens, ist mit Vorlage eines Berichts über den Stand der beweglichen Verteidigung beauftragt worden. Die Wirkung des Ausschusses macht sich schon dadurch geltend, daß Ernennungen, Entscheidungen, Verfügungen des Marineministeriums jetzt in einer ungewohnt kurzen Zeit erfolgen. Der Bericht des Chefs des Generalstabes der Marine über die fertige Flotte ist eben an die Mitglieder des Ausschusses verteilt worden.

— Personal. Vizeadmiral Melchior ist zum Marinepräfekten in Lorient ernannt.

Auf dem Schiffsjungenschulschiff „Bretagne" kam es zu einer Meuterei des ältesten Jahrganges mit tätlichen Angriffen auf die Instrukteure. Die Schuldigen wurden mit 30 bis 50 Tagen Arrest bestraft.

— Uniform. Aus Anlaß der Präsidentenreise sind Hut und Schärpe der Marineoffiziere wieder eingeführt.

— Organisation. Die Schiffsreserven sind in normale dringende (urgente) und normale gewöhnliche (ordinaire) Reserve eingeteilt worden. Die erstere soll in 4, die letztere in 10 Tagen seefertig sein.

Über ein neu in der Marine einzuführendes Geschützsystem brachte „Armée et Marine" kürzlich Angaben, die von der internationalen Revue über die gesamten Armeen und Flotten vervollständigt sind.

Das neue Modell 1902 ist 50 Kaliber lang im Gegensatz zu dem alten Modell 1893/96 L/45 und erhält eine stärkere Beringung. Seine ballistische Leistung wird durch größere Länge des Rohres, größeren Ladungsraum, erhöhte Anfangsgeschwindigkeit und geringere Steigung der Züge vermehrt. Die Bedienung wird erleichtert durch automatisch wirkenden Verschluß beim 19 cm- und darüber, durch halbautomatischen Verschluß beim 16 cm- und darunter, die Kartuschhülsen fallen bei mittleren Kalibern fort. Über das 30,5 cm- und 16,4 cm-Geschütz liegen folgende Angaben vor:

Modell 1902:

Kaliber	cm	30,5	16,4
Rohrlänge	m	5,0	5,0
Rohrgewicht	kg	60 800	9500
Ladungsgewicht	kg	—	—
Geschoßgewicht	kg	340	52
Anfangsgeschwindigkeit	m	925	925
Lebende Kraft an der Mündung	mt	14 817	2269
Lebende Kraft für 1 kg Geschoßgewicht	mt	244	239

Bei dem Modell 1893/96 betrug die Anfangsgeschwindigkeit 44 400 m und 8100 m, die lebende Kraft an der Mündung und für 1 kg Geschoßgewicht 10 520 mt und 1980 mt und 237 mt und 244 mt.

— Die fertige Flotte. Für das Jahr 1905 sind folgende Indienststellungen geplant:

Geschwader des westlichen und östlichen Mittelmeeres: Linienschiffe „Suffren", „Iéna", „St. Louis", „Charlemagne", „Gaulois", „Bouvet"; Panzerkreuzer „Amiral Aube", „Kléber", „Desaix"; Kreuzer 2. Klasse „Du Chayla"; 3. Klasse „Galilée", „Linois"; sieben Torpedobootsjäger.

Reservedivision des Mittelmeergeschwaders: Linienschiffe „Brennus", „Charles Martell", „Hoche"; ein Torpedobootsjäger.

Nordgeschwader: Linienschiffe „Masséna", „Jeauréguiberry", „Carnot"; Küstenpanzer „Henri IV.", „Bouvines", „Amiral Tréhouart", für je 6 Monate mit voller und verminderter Besatzung; Panzerkreuzer „Léon Gambetta", „Gloire", „Du Petit Thouars"; Kreuzer 3. Klasse „Surcouf", sechs Torpedobootsjäger. „Gambetta" und die Torpedobootsjäger ebenso wie die Linienschiffe, die beiden anderen Panzerkreuzer je 3 Monate voll und vermindert besetzt.

Reservedivision: Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc", „Marseillaise", „Gloire".

Geschwader des äußersten Ostens: Panzerkreuzer „Montcalm", „Gueydon", „Sully"; Kreuzer 1. Klasse „Châteaurenault"; 2. Klasse „Descartes", „D'Assas"; sechs Torpedobootsjäger; Kanonenboote „Argus", „Vigilante", „Olry"; Tender „Takiong".

Reservedivision: Linienschiff „Redoutable"; Panzerkanonenboote „Achéron", „Styx"; Panzerkreuzer „Vauban"; Kanonenboote „Aspic", „Décidée", „Surprise", „Lion", „Comète", „Vipère"; Avisos „Alouette", „Bengali".

Atlantische Division: Panzerkreuzer „Dupleix"; Kreuzer 1. Klasse „Jurien de la Gravière"; 3. Klasse „Troude", „Lavoisier".

Division des Stillen Weltmeeres: Kreuzer 2. Klasse „Protet"; Transportaviso „Meurthe"; Kanonenboot „Zélée", Hulk „Eure".

Division des Indischen Ozeans: Kreuzer 3. Klasse „Infernet"; Transportaviso „Nièvre"; Kanonenboot „Capricorne".

Division von Tunis: Küstenpanzer „Tempête"; Panzerkanonenboot „Phlégéton"; Torpedoaviso „Flèche".

Lokalstationen: Keine Änderung, ebenso Schulschiffe.

Gegen das laufende Jahr tritt also eine Änderung ein durch den Eintritt der neuen Panzerkreuzer in die heimischen Geschwader, durch die Verstärkung des Reservegeschwaders des Mittelmeeres um zwei Linienschiffe und des ostasiatischen durch zwei Torpedobootsjäger, Bildung einer Reservedivision beim Nordgeschwader.

Auf den Torpedobootsjägern ist der hintere Mast und damit auch die Fernsignalausrüstung in Fortfall gekommen. Der vordere Mast hat eine Signalrahe erhalten und trägt die Glühlampen des Nachtsignalapparates. Außerdem sind nur noch die beiden Bälle für die besonderen Torpedobootssignale an Bord.

Panzerkreuzer „Desaix“ wird wegen verschiedener Maschinen- und Kesselschäden für längere Zeit nicht verfügbar sein.

Die Nebelsignale der französischen Flotte werden durch Sirenentöne und Schüsse gegeben, außerdem werden zum Positionhalten Leuchtbojen verwendet.

— Nordgeschwader. Panzerkreuzer „Amiral Aube“ ist in das Geschwader eingetreten.

Infolge der neuerlichen Regelung der Dauer des Bordkommandos der Mannschaften muß das Nordgeschwader einen Teil seiner Besatzungen jetzt auswechseln. Da diese erst am 1. April auf vollen Stand aufgefüllt wurden, so tritt zunächst eine Minderung der Gefechtsbereitschaft ein.

— Das Mittelmeergeschwader ist am 26. April in Neapel angekommen, es hat dort an der Flottenparade zusammen mit dem italienischen Geschwader vor dem König von Italien und dem Präsidenten Loubet teilgenommen und hat am 29. April dem auf Panzerkreuzer „Marseillaise“ eingeschifften Präsidenten der Republik bis Ischia das Geleit gegeben. „Marseillaise“ setzte dann, gefolgt von den Torpedobootsjägern „Arbaléte“ und „Epieu“, mit 19 Seemeilen Fahrt die Reise fort und landete den Präsidenten am 30. April 3 Uhr nachmittags in Marseille. Die 1. Division und die Kreuzer des Geschwaders gingen nach Toulon, die 2. Division nach Genua.

Panzerkreuzer „Desaix“ ist in das Geschwader als Flaggschiff der leichten Division eingetreten, „Pothuau“ dafür zur Reservedivision übergetreten.

Nachträglich wird bekannt, daß die Türme der schweren Geschütze des Linienschiffes „Suffren“ in dem schweren Wetter auf der Überreise von Brest nach Toulon derart gelitten haben, daß das Schiff nach Rückkehr von der Geschwaderreise in die Levante für 2 Monate in Unverfügbarkeit treten wird zur Ausbesserung.

— Geschwader des äußersten Ostens. Die vier zu diesem Geschwader entsandten Torpedobootsjäger (vergl. Heft 4, S. 479) sind am 23. April glücklich in Saigon angekommen ohne ihr Begleitschiff, den Kreuzer „D'Assas“, der wegen Kessel- und Maschinenschaden in Subang auf Sumatra anlaufen mußte, erst am 1. Mai weitergehen konnte und Saigon am 6. Mai erreichte, somit 2 Monate zu dieser etwa 1 Monat erfordernden Reise brauchte.

— Bewegliche Verteidigung. Die sechs schnellsten Hochseetorpedoboote sind von Toulon nach Biserta versetzt worden, sie hatten bei den Probefahrten alle 30 Seemeilen erreicht.

— Unterwasserboote. Der neueste Zuwachs der Unterwasserbootsflottille, „Souffleur“, ist vom Chefingenieur Romazotti entworfen und verdrängt 168 Tonnen Wasser, die Länge ist 37 m und die Geschwindigkeit soll 10,5 Seemeilen betragen, die durch einen elektrischen entweder durch Akkumulatoren oder durch eine Explosionsmaschine getriebenen Motor erreicht werden soll. Vier Torpedorohre sind vorgesehen.

Über die sechs am 24. Oktober 1903 auf Stapel gelegten Unterwasserboote „Emeraude“, „Opale“, „Rubis“, „Saphir“, „Topaze“, „Turquoise“ gibt „Moniteur de la Flotte“ folgende Daten: Wasserverdrängung 422 Tonnen, Länge 44,65 m, Breite 3,9 m, Tiefgang achtern 3,67 m, höchste Maschinenleistung 600 Pferdestärken, elektrische Maschinen mit Akkumulatoren und Explosionsmotor sollen mit zwei Schrauben 12 Seemeilen Geschwindigkeit geben. Die Boote werden sechs Torpedorohre erhalten. Die Pläne stammen vom Chefingenieur Maugas.

Unterwasserboot „Lutin“ verlor bei einer Übung vor La Pallice seine Bleiballastkiele, die in Rochefort ersetzt werden.

— Die Flotte im Bau. Im Jahre 1905 werden 31 Fahrzeuge weniger im Bau sein als im laufenden Jahre, da die im Jahre 1901 bestellten 20 Unterwasser-

boote von 68 Tonnen in diesem Jahre fertig werden und überhaupt alle vor Erlaß des Flottengesetzes vom Jahre 1900 in Auftrag gegebenen Bauten Ende 1904 dienstfertig sein werden. Die Verteilung der Neubauten zeigt folgende Zusammenstellung:

Schiffsart	In Bau zu geben auf Staats- werft	In Bau zu geben auf Privat- werft	Im Bau auf Staats- werft	Im Bau auf Privat- werft	Fertigzustellen auf Staats- werft	Fertigzustellen auf Privat- werft	Zusammen
Linienschiff . .	—	—	1	4	1	—	6
Panzerkreuzer .	1	—	3	1	1	—	6
Torpedobootsjäger	4	—	7	1	—	—	12
Torpedoboote . .	—	20	10	45	—	21	96
Unterwasserboote .	8	—	23	—	—	—	31
Insgesamt	33		95		23		151

Das Flottengesetz sah fünf Panzerkreuzer vor, davon soll der erste Ende dieses Jahres fertig werden, einer ist für 1904 bewilligt worden, es wird also für 1905 ein weiterer Panzerkreuzer gefordert, dessen Pläne noch nicht endgültig feststehen.

Die Torpedobootsjäger sollen vom Typ „Stylet“ sein: 335,8 Tonnen Wasserverdrängung, 6800 Pferdestärken, 28 Seemeilen Geschwindigkeit, 2300 Seemeilen Verwendungsbereich bei 10 Seemeilen, 217 Seemeilen bei höchster Fahrt, eine 6,5 cm-SK., sechs 4,7 cm-SK., zwei Torpedorohre, 4 Offiziere 58 Mann.

Man hofft, daß im Jahre 1905 das Linienschiff „République“ und der Panzerkreuzer „Jules Ferry“ in die fertige Flotte eintreten werden.

Die Neubauten sollen anstatt der runden viereckige Gefechtsmarsen und damit zwei 4,7 cm-SK. mehr erhalten.

Auf Linienschiff „République“ in Brest werden die elektrischen Apparate aufgestellt.

Die Werft von Lorient hat den Bau des Panzerkreuzers „Jules Michelet“ begonnen.

— Umbauten. Kreuzer „Guichen“ erhält zur Zeit einen Wellenbrecher, der sich als durchaus nötig erwiesen hat, da das Schiff beim Gegenandampfen schon bei mäßig hoher See die Geschwindigkeit wegen der überkommenden Seen vermindern muß.

— Stapelläufe. Am 18. April in Rochefort Torpedobootsjäger „Sabre“, Unterwasserboot „Otavie“, Typ „Naïade“; am 16. April Torpedoboot Nr. 284; am 3. Mai Nr. 290 in Havre; am 21. Mai Unterwasserboot „Souffleur“ in Toulon.

Am 30. April in Brest Linienschiff „Démocratie“.

— Probefahrten. Torpedoboot Nr. 280 erreichte 27 Seemeilen Geschwindigkeit, Torpedobootsjäger „Francisque“ 30 Seemeilen.

Eine der Budgetkommission vorgelegte Übersicht gibt einen Überblick über den wenig günstigen Verlauf der Probefahrten der neuesten französischen Schiffe im Jahre 1903.

Schiffsart und Name:	Vorgesehene Dauer:	Wirkliche Dauer:
Linienschiff „Suffren“	3 Monate,	1 Jahr,
Küstenpanzer „Henri IV.“ . . .	3 „	$8^2/_3$ Monate,
Panzerkreuzer „Gloire“ . . .	9 „	1 Jahr,
„ „Marseillaise“ . .	9 „	$10^1/_3$ Monate,
„ „Sully“	6 „	1 Jahr,
„ „Gueydon“ . . .	6 „	8 Monate,
„ „Dupleix“ . . .	6 „	$8^1/_3$ Monate,
„ „Desaix“ . . .	5 „	1 Jahr,
„ „Kléber“ . . .	5 „	1 Jahr,
„ „Amiral Aube“ .	6 „	$8^1/_2$ Monate,
Kreuzer „Jurien de la Gravière“	3 „	$5^1/_2$ Monate.

Nur drei Panzerkreuzer, „Montcalm“, „Condé“, „Jeanne d'Arc“, brauchten im Jahre 1903 kürzere Zeit, als vorgesehen war, letztere hat allerdings die Erprobung in diesem Jahre wieder aufgenommen.

— Versuche. Kürzlich fanden vor der Marine-Versuchskommission auf dem Marineschießplatz in Gavres Beschießversuche gegen Panzerplatten von geringerer Stärke als 80 mm statt, die nach einem neuen Verfahren von der Compagnie des forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons gehärtet sind. Die Beschießung bestätigte die bereits auf dem Schießplatz der Werke erzielten befriedigenden Ergebnisse, die von weittragender Bedeutung sind, würde doch die Gewichtsersparnis dieser Panzerung für einen Kreuzer 30 bis 35 Prozent bei gleicher Widerstandskraft gegenüber dem bisherigen Panzer ausmachen.

— Streichungen aus der Schiffsliste. Torpedoboote 106, 57, 3 S.

— Flottenstützpunkte. Die Stapelklötze für das Trockendock in Biserta werden in La Pallice verladen. Die Angabe des Marineministers in der Budgetkommission, daß das Dock benutzbar sei, bestätigt sich also nicht. Im Gegenteil kommt aus Biserta selbst die Nachricht, daß das Dock Nr. 1 mit Benutzung einer schwimmenden Pumpe im Juli, Dock Nr. 4 im November voraussichtlich benutzbar sein wird.

— Die Handelsflotte. Die Kapitäne und Schiffsoffiziere der von Marseille ausgehenden Dampferlinien haben ihre Entlassung gefordert und erhalten, da nach ihrer Auffassung die Reedereien den Wünschen der Seedienstpflichtigen nach Entlassung der Mannschaft mißliebiger Offiziere ungerechtfertigterweise nachgekommen sind. Die Regierung hatte die Kommandierung von Seeoffizieren auf die Postschiffe angeboten, dieses Anerbieten ist von den Reedereien abgelehnt worden. Die Marine hat aber den Postdienst im westlichen Mittelmeer durch Avisos und Torpedobootsjäger aufgenommen.

Die Kapitäne und Schiffsoffiziere, denen sich auch die Maschinisten angeschlossen haben, verlangten Wiedereinstellung der entlassenen Kollegen, vollständige Freiheit für den Kapitän, die Mannschaft sich zu wählen, Anrufung der Marineverwaltung zur Vermittlung in allen Streitigkeiten, auf der anderen Seite drohten die organisierten Seedienstpflichtigen und Dockarbeiter mit Boykottierung der Linie, die die Offiziere entlassen hat, falls sie wieder eingestellt werden. Der Ausstand endete mit Erfüllung der Forderungen der Schiffsoffiziere.

Eine Verfügung des Marineministers regelt die Rettungseinrichtungen an Bord der Kauffahrteischiffe.

Der vierwöchentliche Postdienst der Messageries maritimes zwischen Australien und Neu-Caledonien ist jetzt auch auf die Neuen Hebriden ausgedehnt. Der Dampfer geht von Sydney nach Numea und läuft von dort abwechselnd Port Wile, Port Sandwich, Espiritu Santo, Epi, Port Havannah an.

— Sonstiges. Die im letzten Hefte gemeldete Explosion einer 14 cm-Kartusche im Munitionsraum des Kreuzers „Forbin“ ist auf die durch Wärme verursachte Zersetzung des Pulvers zurückgeführt worden.

— Fachliteratur. In „La Marine française“ zieht Alfred Duquet den russisch-japanischen Krieg zum Beweis der Richtigkeit der Lehre der „jungen Schule“ an. Admiral Makaroff, den er als einen der ihrigen in Anspruch nimmt, habe seine Überzeugung von der Nutzlosigkeit der großen Linienschiffe gegenüber Torpedo- und Unterwasserbooten durch sein tragisches Ende bestätigt. Von dem außerparlamentarischen Untersuchungsausschusse sei leider eine Umkehr Frankreichs zu der allein richtigen Lehre der jungen Schule nicht zu erhoffen, da in ihr diese nicht vertreten sei. Daß ein Mann wie Pelletan nicht angesichts der Einberufung des nur aus Anhängern der alten Schule bestehenden Ausschusses sein Portefeuille niedergelegt hat, ist dem Verfasser des Aufsatzes unverständlich. Jedenfalls sei es unter diesen Umständen geboten, einn

Grabstein mit der Inschrift „Hier ruht die französische Flotte“ zu rüsten. Ist dem Verfasser der Doppelsinn dieser Inschrift „Ci-gît la Marine française“ in bezug auf das Leibblatt der jungen Schule entgangen oder will er damit tatsächlich seine Hoffnungen begraben?

In „Le Yacht“ äußerte J. V. bei Besprechung der für das Jahr 1905 geplanten Indiensthaltungen den Wunsch, daß das Nordgeschwader und das des äußersten Ostens auf je zwei Divisionen Linienschiffe gebracht und dazu ein Bauprogramm für sechs Linienschiffe eingebracht werden möchte.



Rußland. Organisation. Für den Krieg in Ostasien ist die Formierung zweier Geschwader verfügt worden. Das erste Geschwader des Stillen Ozeans besteht aus den bereits in Ostasien befindlichen Seestreitkräften, das zweite wird im Baltischen Meer gebildet. Vermutlich wird es enthalten: die Linienschiffe „Imperator Alexander III.“, „Borodino“, „Knjäs Ssuworoff“, „Arjol“, die z. Zt. noch im Bau sind, das im vorigen Herbst fertig gewordene Linienschiff „Osljabja“ und die drei älteren Linienschiffe „Nawarin“, „Ssissoi Weliki“, die neue Kessel erhalten, und „Imperator Nikolai I.“ (?); die großen Kreuzer „Oleg“, der noch in Bau ist, „Aurora“, im vorigen Jahr beendet und „Admiral Nachimoff“; die kleinen Kreuzer „Isumrud“ und „Shemtschug“, z. Z. noch in Bau, und die bisher als Jacht benutzte „Swjätlana“; die Torpedofahrzeuge „Wojewoda“, „Possädnik“ und „Abrek“; eine Anzahl (etwa 21) neuer großer und kleiner Torpedoboote. Die genannten noch im Bau befindlichen Schiffe sollen im Laufe des Sommers fertig werden. Das fünfte Linienschiff der „Borodino“klasse, „Slawa“, ist im Bau noch weiter zurück und kommt daher vorläufig nicht in Betracht.

— Personal. Zum Chef des ersten Geschwaders im Stillen Ozean ist der Vizeadmiral Besobrasoff, zum Chef des zweiten Konteradmiral Roshestwenski, z. Z. Chef des Admiralstabes, ernannt worden; er hat bereits seine Flagge auf „Swjätlana“ geheißt. Höchstkommandierender der Seestreitkräfte im Stillen Ozean ist Vizeadmiral Skrydloff. An seiner Stelle ist der bisherige Chef der Nikolai-(Marine-) Akademie und Direktor des Marinekadettenkorps Vizeadmiral Tschuchnin zum Oberkommandierenden der Schwarzmeerflotte und der Häfen des Schwarzen Meeres ernannt worden, der wiederum durch den Gouverneur von Archangel, Kontreadmiral Rimski-Korssakoff ersetzt wird. Zweiter Admiral des zweiten Geschwaders des Stillen Ozeans wird Kontreadmiral Enquist.

In diesem Sommer sollen kommandiert werden: zum Artillerieoffizierkursus 30, zum Torpedooffizierkursus 30, zur Lehrabteilung für Gewehrschießen und Infanteriedienst 10, zur Taucherschule 6 Offiziere und 10 Ingenieure zum Torpedokursus. Zwei Drittel der Schüler werden von der Baltischen, ein Drittel von der Schwarzmeerflotte genommen.

— Material. Die in Bau befindlichen neuen Linienschiffe „Borodino“, „Knjäs Ssuworoff“ und „Arjol“ sind von ihren Bauwerften an der Newa nach Kronstadt gebracht worden, wo der Bau fortgesetzt wird, da die Newa für die fertigen Schiffe nicht genug Wassertiefe hat. Dabei ist „Arjol“ unterwegs festgekommen und erst, nachdem verschiedene schwere Gewichte, die Geschütze und die Panzerkuppel des hinteren Turms sowie einige Panzerplatten, von Bord genommen waren, bei zufällig steigendem Wasser wieder losgekommen. Die einzige Beschädigung soll der Bruch eines Spants sein, zu dessen Ersatz das Schiff in Kronstadt ins Dock geht.

„Imperator Alexander III“ befindet sich schon seit dem vorigen Herbst in Kronstadt. Um für die gleichzeitige Ausrüstung so vieler tiefgehender Schiffe die nötigen Quaiflächen zu beschaffen, sind größere Baggerarbeiten im Hafen von Kronstadt vor-

genommen worden. Auch ist die Fahrrinne vom Hafen nach See vertieft worden, da sie früher bei niedrigem Wasserstand das Auslaufen so tiefgehender Schiffe nicht gestattete.

— Schiffbau. Die auf der Werft von Crighton & Co. in Bau befindlichen drei Torpedoboote haben die Namen „Totschnü“, „Twjordü“ und „Trewoshnü“ erhalten. Sie haben 296 Tonnen Wasserverdrängung.

Nachdem schon kurz nach Beginn des Krieges einige hundert Werftarbeiter nach Port Arthur geschickt worden sind, haben Ende April weitere 3500 Werftarbeiter, 2000 aus den Ostseehäfen, 1500 aus denen des Schwarzen Meers, die Ausreise nach Ostasien angetreten.

— Kanäle. Das im Juniheft 1903 besprochene Projekt einer Kanalverbindung der Ostsee mit dem Weißen Meer ist jetzt so weit ausgearbeitet, daß die Stadtverwaltung von Petersburg demnächst die Bauerlaubnis nachsuchen will. Wie die Vermessungen ergeben haben, sind von der 219 Werst (1 Werst = 1,067 km) langen Strecke zwischen dem Onega-See und dem Weißen Meer 129 Werst von Natur schiffbar, so daß nur auf einer Strecke von 90 Werst Vertiefungsarbeiten ausgeführt und Schleusen usw. gebaut werden müssen.

Für den in demselben Heft erwähnten Kanal von Riga nach Chersson hat ein russischer Ingenieur ein neues Projekt ausgearbeitet. Der Verlauf des Kanals ist etwa ebenso, wie dort angegeben, geplant. Dabei würde auf 330 Seemeilen der Flußlauf der Dwina, auf 1072 Seemeilen der des Dnjepr benutzt werden, so daß nur ein Verbindungskanal von 66 Seemeilen zu bauen wäre. Die Tiefe soll 31½ Fuß, die Breite auf der Sohle 140 Fuß, an der Oberfläche 266 Fuß betragen. Lösch- und Ladeplätze sollen angelegt werden in: Chersson, Aleschki, Berisslaw, Nikopol, Alexandrowsk, Jekaterinoslaw, Werchne-Dnjeprowsk, Krementschug, Nowogeorgijewsk, Tscherkassü, Kanew, Kiew, Mogilew oder Kopys, Beschenkowitschi, Dwinsk (Dünaburg), Jakobstad und Riga. Der Kanal soll durchgehend elektrisch beleuchtet werden. Bei einer höchsten Fahrgeschwindigkeit von 8 Seemeilen würden 183½ Stunden zum Durchfahren des Kanals erforderlich sein, also für die Fahrt von Petersburg bis Odessa etwa 12 Tage, während dazu jetzt die Dampfer im allgemeinen 6 Wochen brauchen. Die wirtschaftliche und maritim-strategische Bedeutung des Kanals liegt auf der Hand. Die Kosten des neuen Projekts sind auf 350 000 000 Rubel berechnet.

— Verschiedenes. In Odessa macht sich der ostasiatische Krieg im Geschäftsleben sehr unangenehm fühlbar. Abgesehen von den Unternehmen, die unmittelbare Handelsbeziehungen mit dem Fernen Osten unterhalten, haben auch andere Firmen ihren Umsatz und ihre Produktion einschränken müssen. Ein Teil der Fabriken hat bereits zahlreiche Arbeiter entlassen, andere haben die Arbeitszeit gekürzt. Auch viele Handwerker und Hausarbeiter sind brotlos geworden. Die Baulust hat fast vollständig aufgehört; dies macht sich in den benachbarten Ortschaften, deren Einwohner in den Steinbrüchen arbeiteten, besonders schwer fühlbar.



Vereinigte Staaten von Nordamerika. Der 58. Kongreß der Vereinigten Staaten ist am 28. April geschlossen worden. Der bisherige Verlauf aller Vorbereitungen für die Präsidentenwahl beweist, daß an der Wiederwahl Roosevelts kaum noch gezweifelt werden kann, daß also die Fortsetzung seiner Politik außer Frage steht. Damit ist aber ausgesprochen, daß auch die Erreichung des Zieles, der Union die zweitstärkste, wenn nicht gar die stärkste Flotte der Welt zu schaffen, weiter angestrebt werden wird. Eine interessante Illustration hierzu liefert ein vielbesprochener Artikel eines Herrn

Alexander Harvey im Army and Navy Journal vom 23. April d. Js. Unter dem Titel „the great obstacle to our navy“ bespricht der Verfasser den „Two-power standard“ der englischen Admiralität und die letzte Rede des Premierministers Balfour im Unterhause hierzu sowie die Marinepolitik der übrigen Seemächte und gelangt zu der Ansicht, daß der in Amerika immer noch zu Worte kommende Widerstand gegen eine Flottenvergrößerung hauptsächlich darin seinen Grund habe, daß es an einem festumrissenen Flottenprogramm fehle. Selbstverständlich spielt die Monroe-Doktrin in Harveys Erörterungen eine Hauptrolle und er weist die Behauptung, daß diese Lehre auch zur Zeit des tiefsten Standes der amerikanischen Flotte nicht ernstlich angegriffen worden sei, mit der Erklärung zurück, daß damals auch die mächtigen und immer noch wachsenden Flotten des europäischen Kontinents nicht bestanden hätten. Er weist ferner darauf hin, daß es Lincoln schließlich nur dadurch gelungen sei, die Union zu retten, daß er über eine Flotte verfügte, welche die einer solchen ermangelnde Konföderation erstickte und buchstäblich aushungerte, und daß die Feinde der Monroe-Doktrin desselben Erfolges gewiß sein würden, wenn die Union nicht für eine angemessene Flotte sorge. Weiterhin setzt er auseinander, daß das beste System von Küstenbefestigungen und strategischen Eisenbahnen allein und ohne Verbindung mit einer starken Flotte einen seegewaltigen Gegner nicht verhindern könne, eine Armee zu landen, wo er wolle; denn Eisenbahnen könnten eine Armee nicht mit derselben Geschwindigkeit die Küste entlang befördern, wie ein Geschwader. In diesem Sinne müsse die öffentliche Meinung aufgeklärt werden; denn: „Unsere eigene strategische Lage zu Hause kommt nicht allein in Betracht. Wir haben nicht nur unsere eigene Küstenlinie, sondern auch die des südamerikanischen Kontinents zu verteidigen. Ein Angriff auf die Monroe-Doktrin kann leicht die Form einer Landung an der Küste Brasiliens annehmen und solches können wir nur verhindern, wenn wir die See beherrschen. Hier liegt der Angelpunkt unserer Flottenfrage, für welche eine Formel gefunden werden muß, um die öffentliche Meinung aufzuklären. Die Flotte der Vereinigten Staaten muß stark genug sein, um sich die Seeherrschaft zu sichern, wo immer die Monroe-Doktrin einem Angriffe ausgesetzt ist!“

Diese von Verständnis für die Größe seines Landes getragenen Auslassungen eines Privatmannes finden eine starke Stütze in dem amerikanischen Vorgehen auf S. Domingo. Nach neueren Mitteilungen hat der dortige Unionsgesandte dem dominikanischen Minister des Auswärtigen eröffnet, daß, falls eine fremde Macht es unternehmen sollte, die Befriedigung von Forderungen ihrer Bürger zu erzwingen und auf diese Weise die Ansprüche der Angehörigen anderer Staaten zu schädigen oder auszuschließen, die Vereinigten Staaten sofort alle Zollhäuser auf S. Domingo militärisch besetzen und die Zolleinnahmen zur Befriedigung aller Gläubiger ohne Unterschied der Nationalität gleichmäßig und unparteiisch verteilen würden. Der stark bemängelte Haager Schiedsspruch soll dieses Vorgehen veranlaßt haben, und man will dieses Mal befürchtet haben, daß Italien selbständige Schritte geplant hat.

Im Zusammenhange damit steht die Forderung der Vermehrung der kleinen und flachgehenden Fahrzeuge für den Dienst in den dominikanischen Häfen: auch das beweist, daß man es für notwendig hält, sich hier immer mehr häuslich einzurichten.

— Personal. 1. In der Frage der Schaffung eines Ordnance Corps ist die Entscheidung des Marinesekretärs demnächst zu erwarten. Sie wird wahrscheinlich im Sinne eines Vorschlages erfolgen, welchen die Konteradmirale Taylor und Converse aufgestellt haben und der das bestehende Bedürfnis befriedigen soll, ohne die vorhandene Organisation zu ändern, ein Hauptgrundsatz der gegenwärtigen Marineleitung. Danach sollen zwölf Offiziere über den Etat für den speziellen Dienst ausgebildet werden. Nachdem sie als Seekadetten zu Annapolis in den Elementen der Waffenlehre unterrichtet worden sind, sollen sie bei dem folgenden Bordkommando im Waffenwesen besonders verwendet werden. Wenn sie hierbei ihre Geeignetheit für den Spezialdienst bewiesen haben, sollen sie nacheinander im Laufe eines zweijährigen Landkommandos zur

Geschützfabrik, zum Versuchskommando (proving ground) und zum Bureau of Ordnance in Washington kommandiert werden.

2. Trotz vielfacher Anstrengungen ist dahingegen die Admiralstabsfrage im Kongresse nicht mehr entschieden worden. Den Bestrebungen, welche auf die Bildung eines eigenen Admiralstabes hinauslaufen, hat der Marinesekretär aus den in dieser Zeitschrift mehrfach angegebenen Gründen entschiedenen Widerstand entgegengesetzt und hierbei nicht nur die Unterstützung fast aller Bureauchefs gefunden, welche für ihre Selbständigkeit und ihren Einfluß fürchten, sondern schließlich auch noch diejenige des Admirals Dewey. Letzterer hat allerdings im allgemeinen an der Idee eines Admiralstabes festgehalten, ihm jedoch den Einfluß, welchen nach der neuen Organisation der Generalstab der Armee besitzt, nicht einräumen, sondern ihn gänzlich unter der Botmäßigkeit des Marinesekretärs belassen wollen und schließlich ungefähr den jetzigen General Board als die geeignete Behörde gelten lassen, wenn seine Zusammensetzung eingeschränkt wird. Der jetzige General Board sei zu groß. Admiral Dewey will den Board aus sieben höheren Offizieren bilden, entsprechend den sieben Sektionen, auf welche seine Geschäfte verteilt werden sollen. An der Spitze des Board würde der „Admiral der Flotte" stehen. Die übrigen Mitglieder sollen auf nicht mehr als drei Jahre kommandiert und dürfen dann erst wieder nach zwei Jahren dem Board zugeteilt werden, von welchen wenigstens eines auf See zugebracht werden muß. Der Marinesekretär kann sich ein Mitglied des Board als „military adviser" attachieren, welcher, wenn er nicht bereits höheren Rang besitzt, denjenigen sowie die Gebührnisse des ältesten Konteradmirals für die Dauer dieser Verwendung erhält. Diesem Projekt hat der Marinesekretär seine Zustimmung erteilt: es ist aber, wie gesagt, nicht mehr Gesetz geworden. Mr. Moody hat sich dabei dahin ausgesprochen, daß er, falls Admiral Dewey das Präsidium des Board annehme, diesem nur solche Befehle erteilen würde, welche er vorher mit ihm vereinbart hätte, und daß er den Konteradmiral Taylor als seinen military adviser wählen würde. Wie in den Preßerörterungen dieses Planes mit Recht gesagt wird, ist es nicht recht klar, weshalb derselbe zum Gesetz erhoben werden sollte, da der Marinesekretär auch ohne gesetzliche Festlegung den General Board organisieren könne, wie er wolle, „und ihm vieles oder gar nichts zu tun geben könnte".

3. Die diesjährige Bordausbildung der Seekadetten wird auf breiterer Basis erfolgen als bisher. Zwölf Schiffe, welche vier verschiedene Typen der Flotte repräsentieren, sind für die Ausbildung bestimmt: die Linienschiffe „Texas" und „Massachusetts", der alte Kreuzer „Hartford", die Monitors „Arkansas", „Nevada" und „Florida", der Übungskreuzer „Chesapeake" und fünf noch zu bestimmende Torpedobootszerstörer. Auf diese Weise hofft man während der vierjährigen Seekadettenzeit die jungen Leute so vollkommen mit den Eigenheiten des Schiffsdienstes auf den verschiedenen Schiffsklassen vertraut zu machen, daß man von dem zweijährigen Bordkommando nach bestandenem Schlußexamen absehen und die jungen Offiziere sogleich im praktischen Dienste verwenden kann.

4. Zu der kürzlich stattgehabten Aufnahmeprüfung für die Marineakademie haben sich 400 Aspiranten gemeldet. Das Endergebnis ist noch nicht festgestellt; doch glaubt man, daß man mit einer zweiten, im Juni abzuhaltenden Prüfung auskommen wird, um die 440 Vakanzen aufzufüllen, so daß das bisherige dritte Examen im September ausfallen dürfte.

5. Gemäß Kongreßbeschluß ist die Deckoffizierdienstzeit der zur Offizierlaufbahn zugelassenen Deckoffiziere auf vier Jahre herabgesetzt worden.

6. Wegen des bestehenden Offiziermangels ist die Absicht, die Stellen der Führer der Kohlendampfer mit Seeoffizieren zu besetzen, vorläufig wieder aufgegeben worden.

7. Da der Mannschaftsetat nahezu aufgefüllt ist, so beabsichtigt man, die vorhandenen sechs Recruiting parties auf drei zu reduzieren, um gleichzeitig Offiziere für die Front freizumachen.

— Geschwadertätigkeit. Nach Beendigung der Schießübungen von Pensacola haben die verschiedenen Geschwader die Sommerkampagne begonnen. Das Linienschiffsgeschwader der nordatlantischen Station ist mit den Linienschiffen „Kearsarge", „Alabama", „Jowa" und „Maine" sowie mit dem Hauptteil des neuen europäischen Geschwaders, nämlich „Olympia", „Baltimore" und „Cleveland", zunächst nach Guantanamo gegangen, um von dort die Mittelmeerreise anzutreten. Der Kreuzer „Des Moines" und der aptierte Kreuzer „Mayflower" sollen noch folgen. Das Linienschiffsgeschwader wird im Juli an die nordatlantische Küste zurückkehren, während das europäische Geschwader, wie es heißt, dann zunächst deutsche und englische Häfen besuchen wird. Von dem Linienschiffsgeschwader ist die „Massachusetts" jetzt zur Seekadettenausbildung dem Küstengeschwader zugeteilt worden. Die Linienschiffe „Illinois" und „Missouri" reparieren die durch den Zusammenstoß und den Brand erlittenen Beschädigungen.

Das neue karaibische Geschwader hat seinen Dienst am Isthmus bezw. vor San Domingo angetreten. Der kleine Kreuzer „Nashville" stellt außer Dienst.

Das südatlantische Geschwader sammelt sich in Guantanamo und soll zunächst durch das Mittelmeer und den Suezkanal nach der ostafrikanischen Küste gehen und von da über Kapstadt sich auf seine Station an der Ostküste Südamerikas begeben.

Vom pazifischen Geschwader haben das Flaggschiff „New York" und der kleine Kreuzer „Bennington" eine Übungsfahrt nach Honolulu angetreten: dort sollen „Boston" und „Concord" nach beendeter Bodenreinigung zum Geschwader stoßen, welches alsdann Kiska (Alaska) und die Aleuten besuchen soll. Während dieser Zeit werden der Monitor „Wyoming" und die Torpedobootszerstörer „Preble" und „Paul Jones", zu welchen noch ein drittes Fahrzeug treten soll, den Dienst an der pazifischen Küste versehen. Es besteht noch die Absicht, sobald vier geeignete Kreuzer verfügbar sind, eine südpazifische Division zu bilden, welcher die Küste von Panama südlich zugewiesen werden soll, während die Norddivision dann ständig im nördlichen Teile des Stillen Ozeans verwendet werden wird. Hier gewinnen die Aleuten an Bedeutung, zu deren näheren Untersuchung als Flottenbasis bezw. Kohlenstation eine Kommission mit dem Kanonenboot „Petrel" und dem Kohlendampfer „Saturn" entsendet worden ist.

Endlich ist der Hilfskreuzer „Buffalo", welcher bereits die Heimreise angetreten hatte, um wieder zum Schulgeschwader zu stoßen, nach der pazifischen Küste beordert worden, vermutlich, um dort als Stationsfahrzeug verwendet zu werden.

Auf der asiatischen Station befindet sich der Hauptteil der Flotte in den Philippinen mit vorgeschobenen Kreuzern in Shanghai und Tschemulpo. Die Zerstörerflottille ist inzwischen in Cavite eingetroffen, und es wird mit großer Befriedigung hervorgehoben, daß die Boote nach der langen Reise vollkommen kriegsbereit waren.

— Schießübungen usw. Eine zusammenfassende Übersicht über die Ergebnisse des Schießjahres ist noch nicht erschienen, dahingegen veröffentlichen die Zeitungen eine Reihe von Einzelresultaten. Danach ist über den Erwerb der Schießpreise noch nichts entschieden. Der Hauptpreis und die Berechtigung zur Führung des Preiswimpels soll aber neuerdings der „Alabama" verloren gegangen und der „Wisconsin" zugefallen sein. Letztere soll mit allen Geschützen ein noch besseres Durchschnittsresultat erzielt haben, nämlich 83 Prozent Treffer, darunter mit dem besten 33 cm-Geschütz neun Treffer mit zehn Schuß. Allerdings sollen auf der asiatischen Station die Verhältnisse günstiger gewesen sein, als vor Pensacola; während die „Wisconsin" vollkommen ruhige See hatte, rollte die „Alabama" nicht unbedeutend. Demgegenüber werden wieder die Erfolge der „Texas" vor Pensacola gerühmt. Dort soll das Schiff sogar 89 Prozent Treffer erzielt haben, darunter 81,8 Prozent mit 30,5 cm-Geschützen und 83,3 Prozent pro Geschütz der 15 cm-Batterie. Das beste 30,5 cm-Geschütz erreichte in einer Folge elf Treffer in 10 Minuten, das zweite mit elf Schuß zehn Treffer

in 10 Minuten, als Durchschnitt dieses Kalibers 0,97 Schuß mit 0,795 Treffern pro Geschütz und Minute. Die 15 cm-Batterie erzielte als Durchschnitt 4,17 Treffer pro Geschütz und Minute. Es wird besonders berichtet, daß diese guten Resultate von der „Texas“ erzielt worden sind unmittelbar nach dem Unglück auf der „Missouri“ und ohne daß man wußte, was sich dort eigentlich ereignet hatte.

Auch die Schießresultate der „Maine“ werden rühmend erwähnt: ein 15 cm-Schütze erzielte mit neun Schuß neun Treffer in einer Minute, ein zweiter mit neun Schuß sieben Treffer in einer Minute; Durchschnitt der 15 cm-Batterie fünf Treffer pro Geschütz und Minute.

Trotz dieser hervorragenden Ergebnisse besonders hinsichtlich der Feuergeschwindigkeit hat indessen das Unglück auf der „Missouri“ zu der Erwägung geführt, ob nicht der Feuergeschwindigkeit auf Kosten der Sicherheit von Bedienungsmannschaften und Material zuviel Gewicht beigelegt worden ist. Es wird gemeldet, daß die Schießvorschriften einer Revision unterzogen werden sollen.

— Geschützwesen. Begreiflicherweise hat das schwere Unglück auf der „Missouri“, welches so viele Opfer gefordert und so weite Kreise in tiefe Trauer versetzt hat, die lebhaftesten Erörterungen und natürlich auch heftige Anklagen gegen die Artillerieverwaltung der Flotte hervorgerufen. Inzwischen ist auch der Bericht der Untersuchungskommission erschienen. Derselbe spricht das Personal von jeder Mitschuld frei und beantragt in dieser Beziehung die Einstellung des Verfahrens, während er Belohnungen für diejenigen, welche sich bei den Rettungsmaßregeln besonders ausgezeichnet haben, in Vorschlag bringt. Der von diesen Personen, bewiesene Mut und ihre Entschlossenheit und Aufopferungsfreudigkeit sollen auch an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. Eine zuverlässige Erklärung des Vorganges hat der Bericht aber nicht gebracht. Er führt das Unglück auf ein Nachflammen (flare-back) der im Rohre zurückgebliebenen Gase durch den Eintritt der frischen Luft in das Rohr zurück. Dieser Annahme widerspricht aber die Tatsache, daß das neue Geschoß und zwei Viertel der Pulverladung bereits wieder eingesetzt waren, als die Entflammung der Ladung eintrat. Wenn also infolge des Öffnens des Verschlusses ein Aufflammen im Rohre eingetreten war, so wäre dies doch jedenfalls bei dem Einsetzen der neuen Ladung bemerkt worden. Mehr Wahrscheinlichkeit hat die von anderer Seite ausgesprochene Behauptung, daß die Entzündung der Kartusche durch brennende Kartuschbeutelrückstände erfolgt ist. Es wird gesagt, daß ein Auswischen der Rohre behufs Feuergeschwindigkeit nicht erfolgt, daß aber im Gegensatz zur Heeresartillerie, welche, wie Deutschland, Kartuschbeutel aus Seidenstoff verwendet, in der Marine dazu Musselin verwendet werde, weil der Seidenstoff bei dem Ansetzen der Kartuschen häufig zerreiße. Jetzt sollen Versuche mit einem aus Deutschland bezogenen neuen „smokeless powder cloth“ aus Zellulose angestellt werden. Ferner wird das Durchblasen der Rohre nach jedem Schusse vermittels Dampfes oder komprimierter Luft in Vorschlag gebracht, wie es der Kapitän Converse als Kommandant der „Illinois“ bereits versuchsweise eingeführt hatte. Im Anschlusse an diese Untersuchung hat sich herausgestellt, daß ein Nachflammen der Rohre schon früher mehrfach beobachtet worden war und zu der Methode geführt hatte, nicht gegen den Wind zu schießen, sondern, wie der Flottenchef in seinem Gutachten sagt, „it was believed to be safe to fire to leeward, as it seemed to be dangerous to fire to windward on account of so called flare-backs or back flames“. Diese Einschränkung der Feuerordnung würde allerdings im Gefechte recht hinderlich sein; der Admiral fügt aber auch hinzu: „It has now been demonstrated that it is dangerous to fire rapidly to leeward as well as to windward“. Damit wäre dem schnellen Feuern, bis anderweitig größere Sicherheit geschaffen ist, das Urteil gesprochen!

Es wird ferner gemeldet, daß zwei weitere wenn auch leichtere Unfälle schon vor dem „Missouri“-Unglück passiert aber verheimlicht worden sind: am 21. Februar

wurde auf der „Boston“ bei einer Schießübung vor Panama „infolge vorzeitiger Explosion einer 15 cm-Kartusche“ ein Mann getötet, und auf der „Alabama“ ereignete sich bei frischem Wind ein „blow-back“, bei welchem die Geschützbedienung in Flammen gehüllt, aber nur ein Mann ernstlich verletzt wurde. Endlich wird berichtet, daß schon mehrfach in 30,5 cm Rohren nach dem Schusse beträchtliche Mengen unverbrannter bzw. brennender Überreste gefunden worden sind, welche für Pulverteilchen gehalten wurden. Wenn diese Nachrichten zutreffend sind, so ist es allerdings schwer zu verstehen, wie man das rapide Feuern ohne besondere Vorsichtsmaßregeln fortsetzen konnte, und es ist begreiflich, daß die schärfsten Angriffe in der Presse nicht zur Ruhe kommen. Im besonderen hat ein gewisser Paul Jones im Army and naval Journal vom 30. April eine herbe Kritik der amerikanischen Flotteneinrichtungen und besonders der Artillerie veröffentlicht, auf welche hier mit Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Raum nicht eingegangen werden kann, welche aber, wenn sie auch wohl mehrfach über das Ziel hinausschießt, immerhin lesenswert ist. Diese Angriffe richten sich auch besonders gegen die „offenen“ Türme, welche die Fortsetzung eines im Turme selbst entstandenen Brandes nach den unteren Räumen, selbst nach den Munitionsmagazinen gestatten. Im Marinedepartement sollen auch bereits Einrichtungen erwogen werden, welche einen automatischen Verschluß des Turmbodens nach Aufbringung der Ladung bezwecken. Übrigens hat der Untersuchungsausschuß des „Missouri“-Falles festgestellt, daß im Bedienungsraume (handling room) nur acht Viertelkartuschen (2 Ladungen) mit 720 Pfund und nicht, wie früher behauptet worden war, 1600 Pfund vorhanden waren. Der Hergang wird dahin beschrieben, daß infolge des flare-back die beiden bereits eingesetzten Viertelkartuschen zunächst entzündet wurden: das rückwärts herausschlagende Feuer ergriff sodann die beiden in der Ladeschale liegenden anderen Viertelkartuschen, und nun fiel ein Regen von brennenden Pulverkörnern durch den offenen Munitionsaufzug in den Bedienungsraum, wo er die dort befindlichen beiden Ladungen in Brand setzte.

— Torpedowesen. Nach einem Vorschlage des Bureau of Ordnance sollen die Panzerkreuzer „West Virginia“ und „Maryland“ je zwei Ausstoßrohre vorn und hinten erhalten: es dürfte sich um Breitseitrohre handeln.

— Unterseeboote. Das Lake-Boot „Protector“ soll nunmehr an Japan verkauft sein. Da dieses Boot bisher den Anforderungen des Marinedepartements nicht genügt hat und die Bewilligung von Unterseebooten für die Armee zu Küstenverteidigungszwecken nicht erfolgt ist, so scheint es, als wenn der Lake-Typ einstweilen aufgegeben worden ist.

— Schiffbau, Stapelläufe usw. 1. Der Panzerkreuzer „California“ ist am 28. April auf den Union Iron Works zu San Francisco glücklich vom Stapel gelaufen. Bei dem Ablaufe des Linienschiffes „Rhode Island“ am 10. Mai bei der Fore River Comp. zu Quincy (Mass.) hielten die Anker nicht, und das Heck stieß auf der gegenüberliegenden Uferseite auf. Das Schiff soll jedoch ohne Schaden wieder flott gemacht sein.

2. Nach Kongreßbeschluß sollen nicht mehr als zwei Schiffe gleichzeitig an dieselbe Firma vergeben werden.

3. Im Marinedepartement ist man jetzt eifrig mit der Feststellung der Pläne für die neu bewilligten Linienschiffe bzw. Panzerkreuzer beschäftigt. Wie verlautet, werden die Schiffe den zuletzt angenommenen Typen gleichen, sich von diesen jedoch in der Geschützaufstellung unterscheiden.

4. Von den drei neu bewilligten Scouts sollen zwei mit Turbinenmaschinen ausgerüstet werden, davon eins mit Parsons-Turbinen.

— Verschiedenes. 1. Das Marinedepartement beabsichtigt, die Geheimhaltung der Einrichtungen auf den verschiedenen Stationen sicherer zu stellen. Während im

übrigen dem Besuche amerikanischer Häfen durch fremde Kriegsschiffe bezüglich der Zahl der Schiffe und der Dauer des Aufenthalts keine Beschränkungen auferlegt werden sollen und eine besondere Erlaubnis zum Besuche dieser Häfen nicht erforderlich sein soll, will man den Besuch folgender Plätze von der vorherigen Einholung einer Erlaubnis auf diplomatischem Wege abhängig machen: Tortugas (Fla.), Great Harbour (Culebra), Guantanamo (Cuba), Pearl Harbour (Hawaii), Guam, Subig Bay, Kiska und die Ankerplätze bei den Aleuten. Für den Besuch der Werften selbst bleibt nach wie vor eine besondere Erlaubnis erforderlich.

2. Die Fertigstellung des neuen großen Trockendocks zu Portsmouth N. H. wird für den 1. Juli d. Js. erwartet, diejenige des neuen Docks zu Boston im Juli oder August d. Js.



Italien. Die Flotte. Nach beendeter Revue vor dem Könige hat sich das Mittelmeergeschwader zur Vornahme einiger Übungen nach Sizilien begeben. Hiernach hat sich die Flotte gemäß der Neueinteilung — vergl. Heft 3 der „Marine-Rundschau“ — in das Mittelmeergeschwader und die Reservedivision geteilt. Das Mittelmeergeschwader unter Befehl des Vizeadmirals Morin besteht aus den Schiffen „Sicilia“ (Flaggschiff), „Emanuele Filiberto“, „Saint Bon“, „Carlo Alberto“, „Garibaldi“, „Varese“, „Coatit“, „Agordat“, „Partenope“, der ersten und zweiten Division Torpedobootszerstörer und dem Tender „Tevere“. — Der zweite Admiral, Konteradmiral Renaudy, hat seine Flagge auf „Carlo Alberto“ gesetzt.

Die Reservedivision hat sich am 5. Mai formiert und besteht aus den Schiffen „Dandolo“ (Flaggschiff), „Andrea Doria“, „Re Umberto“, „Sardegna“, „Giovanni Bausan“ und der Reservedivision der Torpedoboote. Sie ist am 10. Mai in Tarent eingetroffen.

Kreuzer „Liguria“, Kommandant der Herzog der Abruzzen, ist von San Francisco nach Honolulu gegangen.

Torpedozerstörer „Zeffiro“ ist am 15. Mai auf der Werft Pattison in Neapel von Stapel gelaufen.

Konteradmiral Giovanni Bettòlo ist von den Geschäften der Inspektion des Torpedowesens enthoben und zum Befehlshaber der Reservedivision ernannt worden.

— Mit dem 1. Mai ist an Stelle der Inspektion ein Oberkommando der Torpedoboote gebildet worden, das dem Linienschiffskapitän Orsini übertragen worden ist. Alle Torpedoboote 1. und 2. Klasse, die bisher der Inspektion unterstanden, treten unter das neue Kommando, mit Ausnahme der in den Seeplätzen fest stationierten, die den Departementschefs, den Bezirkskommandeuren oder den Kommandanten der maritimen Verteidigung unterstellt werden. Hiernach sind die Torpedoboote folgendermaßen verteilt worden:

In Civitavecchia unter dem Oberkommando sieben 1. Klasse, „Aquila“, „Avvoltoio“, „Condore“, „Nibbio“, „Falco“, „Pellicano“, „Sparviero“, und vierundzwanzig 2. Klasse, von denen zwei nach der Insel Elba, drei nach Gaeta und zwei nach Livorno zum Unterrichte für die Zöglinge der Marineschule während der Zeit des Normalkursus detachiert sind.

In Genua unter Befehl des I. Seedepartements sieben, von denen vier nach Santa Margherita und Portofino detachiert sind.

In Messina unter Befehl der maritimen Lokalverteidigung achtzehn.

In Tarent unter Befehl der Reservedivision der Flotte zwölf.

In Ancona unter demselben Befehl vier.

In Maddalena unter Befehl des Seebezirkskommandos von Maddalena achtzehn.
In Venedig unter Befehl des III. Seedepartements acht.

Alle Boote, die sich an anderen Plätzen befinden, haben sich sofort an den neuen Bestimmungsort zu begeben.

Die Torpedoboote 96, 97, 110, 111 sind von der Liste zu streichen.

— Flaggenstiftung. Die Königin-Mutter hat am 11. Mai die von ihr dem Linienschiffe „Regina Margherita" gestiftete Flagge unter großer Feierlichkeit dem Schiffe übergeben.

— Etat 1904/05. Der Bericht des Abgeordneten Arlotta ist erschienen, aus dem vorläufig einige Daten hervorgehoben seien. Für Ergänzung der Flotte werden $25^1/_2$ Millionen Lire gefordert, zu denen noch 13 Millionen Ersparnisse aus den Etats von 1901/02 und 1902/03 treten. Der Bericht hebt die sehr wichtige Tatsache dieser Ersparnisse hervor, die bei allen Kapiteln gemacht seien und die klar bewiesen, wie die so heftig angeklagte und verdächtigte Verwaltung sich der Sparsamkeit und weiser Verwendung der Mittel befleißigt habe.

Die $38^1/_2$ Millionen finden Verwendung:

für die vier im Bau befindlichen Schlachtschiffe, Typ „Vittorio Emanuele";
für ein fünftes Schlachtschiff desselben Typs oder einen Panzerkreuzer;
für fünf Unterseebote, Typ „Glauco";
für zwei Torpedojäger „Zeffiro" und „Espero";
für vierzehn Torpedoboote 1. Klasse, Kohlen-, Wasser- und andere Fahrzeuge.

Mit den im Bau befindlichen wird die Marine, außer den älteren, aber immerhin noch mit beträchtlichem Gefechtswert, vom Typ „Sardegna", über acht große, vollkommen moderne Schlachtschiffe verfügen: „Saint Bon", „Emanuele Filiberto", „Regina Margherita", „Benedetto Brin", „Vittorio Emanuele", „Regina Elena", „Roma" und „Napoli". „Regina Elena" soll im Juni d. J. von Stapel laufen, 39 Monate nach der Kiellegung, „Vittorio Emanuele" im August nach 35 Monaten. „Napoli" ist am 21. Oktober 1903 aufgelegt, und man hofft, daß sie Ende dieses Jahres ablaufen kann; „Roma" ist am 20. September 1903 in Spezia aufgelegt, doch sind die Arbeiten wenig vorgeschritten, weil alle Kräfte auf „Regina Margherita" und „Regina Elena" verwendet wurden. Der Bericht lobt die Schnelligkeit der Arbeiten an „Napoli" im Gegensatz zu dem Schwesterschiff „Vittorio Emanuele" und schreibt sie einer besseren industriellen Regelung der Arbeiten auf den Werften zu.

Das Ministerium beabsichtigte anfangs, ein fünftes Schlachtschiff zu bauen, hat dann aber in einem Vorschlage dessen Ersatz durch einen 9000 Tonnen-Panzerkreuzer anheimgegeben. Die Pläne für ein solches Schiff sind in Arbeit und werden im August vorgelegt werden können. Die Budgetkommission hatte sich bereits für einen Kreuzer statt des Schlachtschiffes ausgesprochen, und nimmt der Bericht daher Akt von den Vorschlägen der Regierung.

Der Berichterstatter hält eine Vermehrung der Flotte um 3 oder 4 Kreuzer vom Typ „Garibaldi" für nötig, weil sie schneller und beweglicher sind als die Schlachtschiffe, im Auslande nicht nur, sondern auch an den langgestreckten Küsten Italiens besonders da Verwendung finden können, wo ihr geringerer Tiefgang von Bedeutung wird.

Es wird dann beklagt, daß „Francesco Ferruccio" nicht vor Frühjahr 1905 fertig werden kann. Die unerfreulichen Verzögerungen machten sich besonders im Arsenal von Venedig bemerkbar.

Von den Unterseebooten wird „Glauco" im Frühjahr 1905 fertig, „A" und „B" etwas später. Der Bericht fordert Beschleunigung und Vermehrung, da die italienische Marine hinter allen anderen Staaten zurückbliebe, nachdem sie als eine der ersten die Versuche mit „Delfino" unternommen habe

Über die Torpedoboote brauche man sich keinen Illusionen hingeben. Das ganze Material sei mit wenigen Ausnahmen mehr oder weniger veraltet, entbehre des hauptsächlichsten Elements, der Schnelligkeit, und müsse durchweg erneuert werden.

Der Minister habe 14 Torpedoboote gefordert, zugleich aber den von der Kommission gutgeheißenen Vorschlag gemacht, aus Etatsmitteln für Neubauten noch weitere 12 Torpedoboote zu bauen. Das würde 26 Torpedoboote geben neben den kürzlich hergestellten Torpedojägern und, einschließlich des „Delfino" 4 Unterseeboten, die zusammen den Kern einer Flotille auf der Höhe der neuesten Fortschritte darzustellen würden.

Über Panzerplatten sagt der Bericht, daß der letzte Kontrakt, der die Plattenlieferung für „Vittorio Emanuele" und „Regina Elena" betraf, im Januar 1903 abgeschlossen sei. Für weitere Lieferungen für „Roma" und „Napoli" habe die Regierung einen Wettbewerb ausgeschrieben, zu dem neben den Terniwerken sämtliche auswärtigen leistungsfähigen Firmen aufgefordert seien. Eine Entscheidung sei noch nicht getroffen worden — italienische Blätter hatten die Lieferung den Terniwerken irrigerweise zugesprochen (vgl. Heft 5) —, doch liege sie dem obersten Marinerate vor.



Japan. Der Krieg hat jetzt auch von der japanischen Marine seine Opfer gefordert. Bei den Operationen vor Talienwan wurde am 12. Mai das Torpedoboot „Nr. 48" durch eine Mine in die Luft gesprengt, wobei 7 Personen der Besatzung umkamen. Am 15. Mai ging daselbst der kleine Kreuzer „Mijako" (1800 Tonnen, 1897 in Kure erbaut) ebenfalls durch eine Mine verloren, während die Besatzung beinahe vollzählig gerettet wurde. An demselben Tage wurde der Kreuzer „Yoschino" (4200 Tonnen, 1892 bei Armstrong erbaut) auf der Höhe von Shantung Promontory im Nebel von dem Panzerkreuzer „Kasuga" gerammt und sank in kurzer Zeit. Von der Besatzung wurden 90 Mann gerettet.

Gleichfalls am 15. Mai sank 10 Sm südöstlich von Liautischan das Linienschiff „Hatsuse" (15 240 Tonnen, 1899 bei Armstrong erbaut) infolge Auflaufens auf zwei Minen, und mit ihm gingen 450 Mann der Besatzung unter.



Schweden. Der Umbau des Panzerkanonenboots „Tirfing" ist beendet. Seine Armierung besteht jetzt aus zwei 15 cm-SK. und acht 57 mm-SK.

Das Torpedoboot „Capella" hat bei der Probefahrt eine Höchstgeschwindigkeit von 24 Seemeilen und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,5 Seemeilen erreicht; gefordert waren 23 Seemeilen. Es hat eine Wasserverdrängung von 90 Tonnen, 2 Maschinen mit zusammen 1400 indizierten Pferdestärken, 2 45 mm-SK., 2 Torpedorohre, 19 Mann Besatzung.

Ein neues Kohlenlager für die Kriegsmarine wird in Linköping angelegt; es soll 7200 cbm Kohlen aufnehmen können.



Norwegen. Indiensthaltung. Am 18. Mai ist das Frühjahrsgeschwader unter dem Befehl des Konteradmirals Börresen formiert worden. Es besteht aus den Küstenpanzerschiffen „Eidsvold" und „Tordenskjold" und den Torpedobooten II. Klasse „Sael", „Skrei", „Hai" und „Delfin".

Am 15. Mai hat „Sleipner" als Kadettenschulschiff in Dienst gestellt.

— Drahtlose Telegraphie. Auf den Küstenpanzerschiffen „Eidsvold“ und „Tordenskjold“ werden Funkentelegraphenapparate eingebaut; sie erhalten dazu um 7 m höhere Stengen.

— Aufenthalt fremder Kriegsschiffe in norwegischen Häfen. Die Bestimmung, daß bis zu vier fremde Kriegsschiffe in Friedenszeiten ohne weiteres alle norwegischen Häfen anlaufen dürfen, ist dahin abgeändert worden, daß fremde Kriegsschiffe norwegische Kriegshäfen nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Königs besuchen dürfen. Zum Anlaufen offener Häfen bedürfen sie nur dann einer königlichen Erlaubnis, wenn der Aufenthalt länger als 14 Tage dauern soll, oder wenn es sich um mehr als drei Schiffe handelt.



Österreich-Ungarn. Stapellauf. Am 30. April ist auf der Werft des Stabilimento Tecnico Triestino in Triest das Linienschiff „Erzherzog Friedrich“, ein Schwesterschiff des „Erzherzog Karl“ (siehe Marine-Rundschau, November 1903), vom Stapel gelaufen.

— Indiensthaltung. Das in Dienst befindliche, aus drei Linienschiffen und einigeren kleineren Fahrzeugen bestehende Geschwader wird durch weitere Indienststellungen verstärkt, so daß es für die Sommerübungen besteht aus:

6 Linienschiffen („Habsburg“, „Arpad“, „Babenberg“, „Monarch“, „Wien“, „Budapest“);
1 kleinen Kreuzer („Zenta“);
3 Torpedofahrzeugen („Komet“, „Meteor“, Satellit“);
2 Hochseetorpedobooten („Kigyo“, „Python“);
9 Torpedobooten I. Klasse („Ibis“, „Kranich“, „Reiher“, „Marabu“, „Weihe“, „Flamingo“, „Gaukler“, „Harpie“, „Sekretär“).



Türkei. Am 27. April hat der neue Kreuzer „Abdul Hamid“ vor der Mündung des Tyne seine Probefahrt absolviert. (Abmessungen siehe Marine-Rundschau April 1904.) Er erreichte an der Meile eine mittlere Geschwindigkeit von 22,25 Seemeilen und als Durchschnittsgeschwindigkeit bei einer sechsstündigen Fahrt 21,1 Seemeilen. Die Geschütze und Torpedorohre wurden angeschossen und gaben zu Ausstellungen keine Veranlassung.



Bulgarien. Die Regierung hat zwei Torpedoboote bestellt, auf denen Offiziere und Mannschaften im Torpedodienst ausgebildet werden sollen.



China. Die chinesische Marine hat am 25. April eines ihrer besten Schiffe, den geschützten Kreuzer „Hai-Tien“ (1897 bei Armstrong erbaut) eingebüßt. Das Schiff, welches zur Peiyang-Flotte (nördliches Geschwader) gehörte, ist auf der Reise von Tschifu nach Shanghai im Nebel bei Eagle Point, 60 Sm von Shanghai, aufgelaufen und wahrscheinlich total verloren. Die Besatzung wurde bis auf 2 Mann gerettet.

Der „Hai-Tien“ war in der deutschen Marine nicht unbekannt. Im Jahre 1900 lag der Kreuzer als Flaggschiff des Admirals Yeh mitten zwischen den Kriegsschiffen der verbündeten Mächte auf Taku-Reede.



Verschiedenes.

Aus Südwestafrika.

Über die Gefechte des Besatzungskorps „Habicht" bei Lievenberg und Groß-Barmen geben zwei Berichte des Führers dieses Korps, Kapitänleutnants Gygas, ein anschauliches und interessantes Bild.

Okahandja, den 20. Februar 1904.

Am 15. Februar mit dem Landungskorps „Habicht" und der Eisenbahntruppe in Otjimbingwe angelangt, konnte ich über den momentanen Aufenthalt der Hereros und des geraubten Viehes nichts Bestimmtes erfahren. Die Wahrscheinlichkeit lag aber sehr nahe, daß sich dieselben im Tal am Lievenberg, da wo der Swakop und Khan sich vereinigen, befänden. Ich beschloß, falls diese Annahme zuträfe, die Hereros zu überraschen, marschierte um 4 Uhr 30 Minuten nachmittags ab und lagerte 12 Uhr abends 6 km ab vom Lievenberg ohne Lagerfeuer. 4 Uhr 30 Minuten vormittags am 16. Februar brach ich auf.

Oberleutnant Ritter mit acht Berittenen sandte ich voraus mit der Weisung, dem Vieh, falls dasselbe sich im Tal befände, den Weg nach dem Süden abzuschneiden, sich auf ein Gefecht vor Eintreffen des Gros jedoch nicht einzulassen. 5 Uhr 40 Minuten erhielt ich die Meldung, daß sich starke Hereromassen auf den Höhenzügen und Felsengruppen zu beiden Seiten des Swakop befänden, und daß der Reitertrupp starkes Gewehrfeuer erhalten habe. Ich rückte beschleunigt mit $2^1/_2$ Zug, dem Feldgeschütz und Maschinengewehr vor. Der Troß sollte unter Bedeckung eines Halbzuges mit der der Ochsenbespannung wegen zu unbeweglichen Revolverkanone so schnell wie möglich folgen. 2 km von der Stellung Ritters brach die Deichsel der Protze. Dem Oberfeuerwerksmaat Grabow übertrug ich das Geschütz zur schleunigen Reparatur, dann sollte er folgen. Weitere Weisungen würde er erhalten.

Am Swakop angelangt, stellte sich die Situation folgendermaßen dar: Der Gebirgsrücken südlich des Swakop war stark besetzt, und wurde von dort heftiges Gewehrfeuer unterhalten. In den Felsengruppen nördlich des Swakop und in der dahinter liegenden Werft bewegten sich große Massen Hereros. Von Vieh war nichts zu sehen. Es war 6 Uhr 10 Minuten. Um Rücken und rechte Flanke bei dem Vorgehen gegen die Hauptstellung der Hereros frei zu haben, ließ ich den Zug des Leutnants Schwenkberg sich entwickeln und gegen den Höhenzug südlich des Swakop vorgehen, mit den übrigen Mannschaften folgte ich. Schwenkberg setzte sich nach links zur Verlängerung an die ausgeschwärmte Abteilung Ritter. Ritter umfaßte den Feind von rechts, Schwenkberg, dem ich zu diesem Zweck noch einen Halbzug sandte, von links. Ich selbst ging im Zentrum vor. Oberleutnant Kuhn hatte ich angewiesen, zur Deckung meiner linken Flanke Stellung gegen das Gros des Gegners zu nehmen. Nach etwa halbstündigem Feuergefecht ging ich zum Sturm vor und nahm die Höhe. Der Feind leistete zähen Widerstand. Keine fünf Schritte von mir wurde ein Herero in Schutztruppenunteroffizier-Uniform niedergeschossen. Nach Säuberung der Höhe ging ich mit der Truppe wieder über den Swakop, nach Entsendung eines Unteroffiziers und vier Mann, welche die Verwundeten nach dem Verbandplatz tragen sollten, und gegen die Hauptstellung des Feindes vor. Die Mannschaften waren jedoch durch die Erstürmung der Höhe noch derart außer Atem, daß ich die Linie aus dem wirksamsten, außerordentlich heftigen Feuer des Feindes zurückzog. Diese Bewegung vollzog sich dank dem schneidigen Verhalten des Oberleutnants Ritter und seinem Einfluß auf die Mannschaft so glatt wie auf dem Exerzierplatz.

Nachdem die Leute wieder zu Atem gekommen und imstande waren, ein gezieltes Feuer aufzunehmen, ging ich wieder vor. Da die Artillerie immer noch nicht eingriff, ritt ich nach der für dieselbe in Aussicht genommenen Anhöhe. Als ich den Weg zur Hälfte zurückgelegt hatte, fiel aus dem Feldgeschütz der erste Schuß. Oberleutnant Kuhn hatte die Geschütze in Stellung gebracht und sofort das Feuer eröffnet. Es war dieses um 10 Uhr 30 Minuten. Das Kommando über die Artillerie übernahm ich selbst in Ermangelung eines Artillerieoffiziers und entsandte Kuhn mit den Reserven zur Verstärkung der Linie. Trotz heftigen Artilleriefeuers ließ das feindliche Gewehrfeuer nicht nennenswert nach, bis es 12 Uhr 20 Minuten Ritter gelungen war, den feindlichen rechten Flügel zu umgehen. Nach heftiger Beschießung ging die Infanterie jetzt zum Sturm vor und war 12 Uhr 50 Minuten im Besitz der feindlichen Stellung. Ritter ging sofort zur Verfolgung vor, der jedoch die Ermattung der Leute bald ein Ziel setzte. Die Stellung des Feindes war vorzüglich gewählt und, wie sich aus den Verschanzungen herausstellte, von langer Hand her vorbereitet.

Erbeutet wurden 16 Gewehre (Henry Martini und 71er) und die bei den Gefallenen aufgefundene Munition. Die Werft war verlassen worden, ohne daß die Hereros etwas hätten mitnehmen können. Unter anderem wurden verschiedene Schutztruppenuniformen, loses Pulver und Handwerkszeug zur Patronenanfertignng vorgefunden, ebenso der ganze Hausrat Zacharias'. Die Werft ließ ich niederbrennen.

Ich schätze die Stärke des Feindes auf mindestens 150 Gewehre, darunter wohl 30 Prozent 88er. An gefallenen Feinden wurden vier aufgefunden mit Gewehren und Munition. Die Haltung der Mannschaft war eine ausgezeichnete.

Eine weitere Verfolgung der Hereros in die Berge hätte bei der für eine derartige Aufgabe zu geringen Stärke des Korps zu keinem Resultat geführt. Ich ließ deshalb um 4 Uhr, nachdem an Ort und Stelle abgekocht war, durch Oberleutnant Ritter und zwölf Reiter das ganze Gelände abpatrouillieren, ohne daß er von einem Herero noch etwas bemerkt hätte.

Um 5 Uhr 30 Minuten marschierte ich nach Okahandja weiter.

gez. Gygas, Kapitänleutnant.

Okahandja, den 20. Februar 1904.

Nachdem ich auf meinem Marsch mit dem Landungskorps „Habicht" und Eisenbahnschutztruppe 8 Uhr 20 Minuten vormittags am 19. Februar Klein-Barmen passiert hatte, überschritt ich etwa um 9 Uhr den Swakop 6 bis 7 km vor Groß-Barmen. Die an dieser Stelle liegende Werft ließ ich abbrennen. Der Weg führte jetzt in ein Defilee von 2 km Länge. Meine berittene Spitze unter Oberleutnant Ritter hatte vom Feinde nichts bemerkt und war unbehelligt geblieben. Als der gesamte Wagenpark sich im Defilee befand, wurde von sämtlichen umliegenden Höhen Feuer auf uns eröffnet. Die Züge entwickelte ich sofort, wie sie in der Marschordnung sich befanden. Zug Schwenkberg, der die Rückendeckung hatte, nach hinten, Zug Kuhn, der den Vortrupp bildete, nach vorn und den letzten Zug, der halbzugsweise die Seitendeckung hatte, nach beiden Seiten. Die Artillerie ließ ich an Ort und Stelle abprotzen und Feuer auf die am stärksten besetzten Höhen, jenseits des Swakop, eröffnen. Meinem Befehl, die Wagen umgehend aus dem Defilee vorzuziehen, wurde nicht Folge geleistet, da das gesamte Treiberpersonal infolge des über uns geschütteten Kreuzfeuers verschwunden war. Ich übertrug nun Kuhn, mit einem Halbzug abzubrechen und die Wagen aus der gefährdeten Stellung in die Talsenkung nach vorn zu bringen, den anderen Halbzug gegen die Höhen, nach Groß-Barmen zu, vorgehen zu lassen und sich in den Besitz derselben zu setzen. Diese Aufgabe löste er glänzend. Eine halbe Stunde später hatte er den Wagenpark mit seinen Leuten glücklich in die Deckung gebracht, bis auf die Sanitätskarre, welche den Schluß bildete und welche, da vier Ochsen von der-

selben abgeschossen waren, unbeweglich liegen blieb. Schwenkbergs Stellung war unhaltbar, und ich zog seinen Zug, um unnötige Verluste zu vermeiden, auf die erste Anhöhe zurück. Dann fuhr ich Artillerie nach rückwärts auf, nahm die Höhen dort unter Feuer und ließ Schwenkberg mit Freiwilligen und den zehn Maultieren der Geschützbespannung wieder vorgehen, um die Sanitätskarre, auf der sich außer Sanitätsausrüstung noch 22 000 Patronen befanden, in Sicherheit zu bringen. Gleichzeitig ließ ich den Zug Schwenkberg wieder vorgehen. Kurz vor der Karre wurden der Vorderreiter und ein Schwarzer von den Eseln heruntergeschossen, und die Tiere wurden scheu. Trotzdem gelang es Schwenkberg, dessen Kaltblütigkeit und vorzüglichem Verhalten es allein zu verdanken ist, daß die Leute ihre Ruhe behielten, die gefallenen Ochsen zu entfernen, die Esel einzuschirren und nach etwa 15 Minuten langem, angestrengtem Arbeiten im heftigsten Kugelregen die Karre vor- und in Sicherheit zu bringen. Auf die rückwärtigen und links gelegenen Höhen ließ ich jetzt Schnellfeuer eröffnen — Geschützmunition für das Feldgeschütz war nicht mehr vorhanden — und gegen die Höhen zum Sturm vorgehen. 12 Uhr 25 Minuten waren die Höhen in unserem Besitz. Als ich mich jetzt gegen die Höhen nach jenseits des Swakop wandte, verschwand der Feind, so daß diese Höhen ohne Widerstand besetzt werden konnten. Eine Verfolgung unterließ ich, da ich meine Truppe nicht noch weiter auseinanderziehen konnte und dieselbe auch gänzlich erfolglos geblieben wäre.

Über das Verhalten der Mannschaft kann ich mich nur in der anerkennenswertesten Weise aussprechen. Trotz des heftigsten Feuers blieb die Mannschaft vollkommen ruhig und unterhielt ein langsames und gezieltes Feuer.

Die Stärke des Feindes schätze ich auf mindestens 200 Gewehre.

gez. Gygas, Kapitänleutnant.



Probefahrten S. M. Kreuzer „Hamburg".

Das Schiff ist innerhalb einer Bauzeit von 16 Monaten von der „Vulkan"-Werft, Stettin-Bredow, nach den nachstehend aufgeführten Konstruktionsdaten fertiggestellt worden:

Länge zwischen den Perpendikeln	103,8 m,
Größte Breite auf den Spanten	13,2 m,
Mittlerer Tiefgang	5 m,
Deplacement	3250 Tonnen,
Größte Schiffsgeschwindigkeit	22 Seemeilen,
Anzahl der Hauptmaschinen bezw. Schiffsschrauben .	2,
Indizierte Pferdestärken	10000,

System der Hauptmaschinen: Dreifache Expansion in drei Zylindern,
Steuerung: Stephensonsche Kulissen,
Anzahl und Art der Kessel: Zehn engrohrige Kessel — System Schulz.
Höchster zulässiger Luftüberdruck in den Heizräumen: 65 mm Wassersäule.

Abmessungen der Maschinen und Kessel:

Durchmesser des Hochdruckzylinders	870 mm,
„ „ Mitteldruckzylinders	1360 mm,
„ „ Niederdruckzylinders	2070 mm,
Kolbenhub	780 mm,

Verhältnis der Zylinderinhalte zueinander:
Hochdruck : Mitteldruck : Niederdruck = 1 : 2,44 : 5,66,
Mitteldruck : Niederdruck = 1 : 2,32.

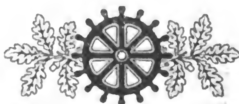
Durchmesser der Schrauben	3,9 m,
Anzahl der Flügel jeder Schraube	4 Stück,
Steigung der Schrauben veränderlich, mittlere . .	5,5 m,
Projektionsfläche der Flügel einer Schraube . .	4 qm,
Gesamte Rostfläche aller Kessel	53,92 qm,
Gesamte Heizfläche aller Kessel	2746 qm,
mithin $\frac{\text{Heizfläche}}{\text{Rostfläche}} = 51$,	
Kesselspannung	15 kg/qcm Überdruck.

Probefahrten.

Nach dem Ergebnis der Fahrten zur Ermittlung der günstigsten Schraubensteigung wurde die Steigung der Schrauben für die programmäßigen Probefahrten auf 5,9 m (höchste Steigung) eingestellt. Die 6stündige ununterbrochene forcierte Fahrt wurde am 26. April d. J. mit einer durchschnittlichen Leistung von 10 746 indizierten Pferdestärken bei 141 Umdrehungen der Hauptmaschinen und mit einem mittleren Luftüberdruck in den Heizräumen von 40 mm ausgeführt. Die während der Fahrt mit höchster Leistung der Hauptmaschinen viermal durchlaufenen Meilen in der Eckernförder Bucht ergaben als mittleres Resultat 11889 indizierte Pferdestärken bei 145,4 Umdrehungen und eine Schiffsgeschwindigkeit von 22,535 Seemeilen.

Am 3. Mai ging das Schiff von Kiel in See zur Vornahme der 24stündigen Kohlenmeßfahrt mit 7000 indizierten Pferdestärken und daran anschließender mehrtägiger beschleunigter Dauerfahrt mit derselben Maschinenleistung. Die Fahrt wurde am 7. Mai in Kiel abgeschlossen. Als Mittelwerte aus der Fahrt ergaben sich 7244 indizierte Pferdestärken bei 124,15 Umdrehungen, der Kohlenverbrauch betrug pro indizierte Pferdestärke und Stunde 0,827 kg, der mittlere Luftüberdruck 19 mm. Die Schiffsgeschwindigkeit für diese Leistung wurde bei den während der Fahrt abgelaufenen Meilen bei Neukrug zu 20,41 Seemeilen festgestellt. Die des weiteren zur Feststellung der größten Schiffsgeschwindigkeit auf tiefem Wasser bei höchster Maschinenleistung während der Dauerfahrt bei Neukrug abgelaufenen Meilen ergaben bei 147,5 Umdrehungen und 11582 indizierten Pferdestärken sowie einem Luftüberdruck von 43 mm Wassersäule in den Heizräumen eine Geschwindigkeit von 23,15 Seemeilen bei einem Tiefgang von 4,9 m vorne und 5,1 m hinten.

Die Maschinen und Kessel arbeiteten während der Fahrt zur vollen Zufriedenheit. Sämtliche Anforderungen, unter anderen der Übergang von der Dauerfahrtleistung auf die höchste Leistung konnten ohne Anstrengung der Anlage erfüllt werden, wobei als Beweis für die Güte der Ausführung noch hervorgehoben werden mag, daß die Maschinen während der ganzen Fahrt ohne Wasserkühlung liefen. Die Resultate der Erprobungen können als durchaus befriedigende bezeichnet werden.



Literatur.

Stenzel, A. (Kapitän z. S. a. D.): **Deutsches Seemännisches Wörterbuch.** — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis Mark 10,—, gebunden Mark 12,—.

Kapitän z. S. Stenzel ist einer von den wenigen Seeoffizieren, die auch für das Jahr 1866 kriegerische Erinnerungen zu verzeichnen haben, indem er damals als Kommandant des Kanonenboots „Tiger“ den Übergang der österreichischen Brigade Kalik über die Elbe observierte und später in den hannöverschen Strandbatterien bei Emden die Kanonen vernagelte. Er gehört auch dem Kreise derjenigen an, die nach ihrem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst doch keineswegs in den Ruhestand traten, sondern unermüdlich mit Wort und Schrift für die größere Flotte warben. Jetzt, in seinem hohen Alter, hat er sich selbst noch ein, wie wir hoffen, unvergängliches Denkmal gesetzt mit seinem soeben erschienenen „Deutschen Seemännischen Wörterbuch“, mit dem er — der Sache nach mehr aus eigenem Antrieb als im Auftrage des Reichs-Marine-Amts, wie der Titel besagt — eine Lücke in unserer Marineliteratur ausfüllte, die lange empfunden worden, für die sich aber der kundige und getreue Bearbeiter, der dem großen Stoff nach weiten und modernen Gesichtspunkten gerecht wird, bisher nicht gefunden hatte. Mit dieser Sammlung, die 24 000 Ausdrücke sprachlich erklärt und sachlich erläutert, ist jedenfalls ein Material zusammengebracht, wie es in solcher Vollständigkeit noch nicht vorhanden war, und welches sich als geeignetes Werkzeug für den praktischen Gebrauch wie für den Forscher und endlich als Unterlage für die Fortarbeit kommender Geschlechter als höchst nützlich erweisen wird.

Es ist klar, daß Kapitän Stenzel diese große Aufgabe nicht allein bewältigen konnte, es ist aber für sich allein ein Verdienst, daß es ihm gelungen ist, eine so große Zahl von Mitarbeitern aus den verschiedensten Spezialfächern zusammenzubringen und deren Arbeiten derartig aneinanderzupassen, daß das Ganze wie aus einem Guß erscheint. Unter seinen Mitarbeitern finden wir neben den Spezialisten des Seeoffizierkorps den Ingenieuroffizier, den Techniker verschiedener Fachrichtungen, den Meteorologen, den Arzt, den Fachmann des Versicherungswesens und außer diesen den praktischen Seemann, den Lotsenkommandeur und endlich, wenn auch keinesfalls als letzten, den Sprachgelehrten, der den seltsamen Wirrwar der dem seemännischen Sprachgebrauch geläufigen Benennungen und Redewendungen nach Ursprung und Zugehörigkeit untersuchte und bestimmte. — Drollig genug, hier und da versagte auch seine Gelehrsamkeit, und er bekennt ehrlich: „es kann aber nicht gesagt werden, was das Wort eigentlich bedeutet“.

Der Herr Verfasser hält seine Arbeit selbst noch nicht für vollkommen, er bittet, mit etwaigen Bemängelungen nicht zurückzuhalten: — Es gelang uns nicht, das Wort „löschen“ in der ihm zukommenden Reihenfolge zu finden; das Buch ersetzt es durch „lossen“, abgeleitet von „Verliesen“, „Verlieren“ und mit der Bedeutung, „die Ladung aus einem Kauffahrer herausschaffen“. Dieses wahrscheinlich richtigere Ersatzwort wird aber doch, namentlich dem Laien, nicht genügen, insbesondere nicht, da das Wort „löschen“ in den Sprachgebrauch unserer Gesetzgebung, z. B. § 514 des Handelsgesetzbuches, übergegangen ist. Aus gleichen Erwägungen erscheint es uns nicht unbedenklich, daß, wie die Vorrede bemerkt, die Fremdwörter unserer Seemannssprache in der Buchstabenfolge gedruckt sind, die beim Aussprechen des Wortes erkennbar wird. Der Laie wird, wenn er einen Marineschriftsteller zur Hand nimmt, dort die „Royalrae“ und die „Moorings-boje“ finden, und diese Ausdrücke nicht unter Reuel und Muring suchen, es wäre also wohl nötig, auch die fremdwörtliche Schreibweise, wenn auch unter Hinweis auf den

bezüglichen Artikel, zu bringen, da jedenfalls lange Zeit vergeht, bis das Stenzelsche Buch in dem gegenwärtigen Sprachwirrnis auf diesem Gebiete Ordnung geschaffen haben wird.

Indessen diese Bemerkungen bringen wir nur, um dem Wunsche des Verfassers gerecht zu werden, sie beeinträchtigen unsere Hochachtung vor seinem Werk in keiner Weise, das sich den ihm gebührenden Platz in den Büchereien rasch zu erringen wissen wird.

Eine Freude war es uns, im Eingang des Buches die pietätvolle Widmung zu finden. Prinz Adalbert von Preußen war es, der dem Flottengedanken in Deutschland zuerst Farbe und Leben verlieh; es war ein schöner Gedanke, dieses Buch, das seiner Förderung so nützlich sein wird, dem Andenken des verewigten Prinzen zu weihen.

Das Deutsche Reich und seine Bewohner zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Von Professor Ernst von Halle.

Mit dem oben genannten, 100 Seiten in Oktavformat umfassenden Heft liefert der Verfasser eine äußerst dankenswerte, von den statistischen Unterlagen ausgehende Darstellung des gegenwärtigen Zustandes des Deutschen Reiches in seinen innerpolitischen und wirtschaftlichen Beziehungen. Mit der Zahl der Bevölkerung und deren Zuwachs beginnend, betrachtet er ihre Beschäftigung in Handel und Gewerbe, dabei allerdings einige Gebiete, wie z. B. die Landwirtschaft, einer Spezialabhandlung vorbehaltend. Er läßt dann, nachdem bereits vorher die soziale Gliederung unserer Volksgenossen abgehandelt, deren Lebenshaltung, die Besitzverhältnisse, die Kapitalansammlung und die Sparanlagen, den Verbrauch an Massenerzeugnissen und deren Preise folgen. Weitere Kapitel gelten der Entwicklung unseres Handels in Ein- und Ausfuhr, den Verkehrseinrichtungen, wobei namentlich auch die Binnenschiffahrt zu Worte kommt, dem Bankwesen, der Börse und dem Versicherungswesen. Endlich gelangt auch noch das Vereins- und Genossenschaftswesen zur Darstellung, während Heer und Flotte und die steuerliche Belastung im Reich, dem Einzelstaat und der Gemeinde den Schluß bilden.

Wenn sich bekanntlich auch mit Zahlen alles beweisen läßt, so wird doch auch ein Skeptiker in dem hier gelieferten Material das Vorhandensein einer gedeihlichen Entwicklung innerhalb unserer Volksgenossenschaft anerkennen müssen. Wer beruflich oder in sonstiger Veranlassung mit dem von Professor von Halle behandelten Gegenstande sich zu beschäftigen hat, wird ihm für diese bequeme und übersichtliche Darstellung zu besonderem Dank verpflichtet sein.

Die Amerikaner. Von Hugo Münsterberg, Professor an der Harvard-Universität. Erster Band: Das politische und wirtschaftliche Leben. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — Preis 5 Mark, geb. 6,25 Mark.

In dem kürzlich in Deutschland viel gelesenen Romane „Briefe, die ihn nicht erreichten" findet sich der Gedanke ausgesprochen, daß vielleicht bald schon die amerikanischen politischen Ideen Europa überfluten würden. Dieser Gedanke ist eine Art „Überidee", wie denn der ganze Roman etwas im Übersinn geschrieben ist, immerhin ist es wohl nicht ein bloßer Zufall, daß uns innerhalb Jahresfrist fünf Werke größeren oder geringeren Umfanges vorgelegt wurden, die sich im Interesse des deutschen Lesepublikums mit der Amerikafrage im wirtschaftlichen und politischen Sinne beschäftigten. Daß die „amerikanischen Gedankengänge" auf deutsches politisches Leben einen durchgreifenden Einfluß ausüben sollten, halten wir gleichwohl, um dies vorauszuschicken, für wenig wahrscheinlich; das Bestehende, das historisch Gewordene besitzt überall in der Welt ein so ungeheures Beharrungsvermögen, daß selbst gewaltsame Revolutionen das Wesen der Dinge nicht von Grund aus zu ändern vermochten; noch viel weniger ist ein solcher Grundsturz zu erwarten, wo das Bestehende in den Verhältnissen eine fast naturgemäße

Begründung findet, und wo trotz allen Räsonnierens die große Masse mit dem, was besteht, im Grunde auch eigentlich ganz zufrieden ist. Für amerikanische Verhältnisse aber fehlen bei uns alle Voraussetzungen zunächst in der räumlichen Ausdehnung, sodann in der geschichtlichen Entwicklung, ferner in den wirtschaftlichen Verhältnissen und endlich, und nicht zum wenigsten, in der politischen Schulung der Massen, die, mag immer der Mensch ein „ζῶον πολιτικόν“ sich nennen, doch nicht aus Individuen, sondern aus einem im wesentlichen urteilslosen Haufen bestehen wird, der von Instinkten und äußeren Anregungen leicht da- und dorthin zu schieben ist.

Die Erkenntnis dieses Tatbestandes schließt selbstverständlich die Verpflichtung des Gebildeten nicht aus, sich so eingehend als möglich mit der amerikanischen Frage zu beschäftigen und über ihre Bedeutung insbesondere für unser Wirtschaftsleben ein eigenes Urteil zu gewinnen. Für diesen Zweck ist nun zweifellos von den neueren Werken, die uns vorliegen, das Münsterbergsche das geeignetste, wobei wir natürlich voraussetzen, daß der noch ausstehende zweite Band den durch den ersten erweckten Erwartungen entsprechen wird. Professor Münsterberg ist ein Deutscher von Geburt, er ging zunächst nur „nach drüben“, um dort für einige Jahre ein ihm angetragenes Lehramt zu übernehmen, und ist schließlich „drüben“ hängen geblieben. Das scheint sehr verständlich, denn wenn auch der erste Eindruck für den an deutsche Verhältnisse Gewöhnten befremdlich sein mag, so glauben wir dem Verfasser doch gern, daß die amerikanische Luft schon nach kurzer Zeit ihre Wirkung zu üben beginnt, und daß, wer länger drüben war, für unsere engeren Räume bald nicht mehr paßt. Um so wahrer bleibt es freilich, daß jene Verhältnisse auf unsere Räume sich niemals werden übertragen lassen, und daß die Aufgabe für uns nur darin besteht, uns den Voraussetzungen anzupassen, die durch die drüben vor sich gehende Entwicklung geschaffen sind.

Über amerikanische Verhältnisse, insbesondere über die höchst eigentümlichen staatsrechtlichen und politischen Zustände, haben wir im allgemeinen — auch trotz v. Polenz und Goldberger — nur höchst unvollkommene und unklare Vorstellungen. Ein Parlament ohne Ministerbank, eine Regierung ohne Initiative auf gesetzgeberischem Gebiet und eine Unterrichtsverwaltung, die staatlichem Einfluß nahezu vollständig entzogen ist, das sind Dinge, die wir mit dem, was bei uns vorhanden ist, schlechterdings nicht in Einklang zu bringen vermögen; indessen die Maschine arbeitet, arbeitet gut, und darin liegt ihre Rechtfertigung, wenn auch keineswegs der Anlaß, sie nachzuahmen. Verfasser gibt in dem vorliegenden ersten Band zunächst eine Erklärung des amerikanischen Charakters in einem Kapitel, das er „Der Geist der Selbstbestimmung“ überschrieb; sodann behandelt er, ausgehend von den Parteien des öffentlichen Lebens und ihrem tiefgreifenden Einfluß auf alle seine Verhältnisse, die staatsrechtlichen Einrichtungen, geht über auf die Bedeutung der durch eine unendlich verbreitete und allen Geschmacksrichtungen angepaßte Presse beeinflußten öffentlichen Meinung, bespricht die Bevölkerungsprobleme, bei denen vor allem die Negerfrage sehr schwierig liegt, und schließt den ersten Teil mit einem Ausblick auf die Probleme der inneren und äußeren Politik. Der zweite Teil behandelt das wirtschaftliche Leben, ausgehend von dem im amerikanischen Volk tief wurzelnden Geist der Selbstbetätigung und der Gleichschätzung körperlicher wie geistiger Arbeit, die einer Kastenbildung sehr wenig zuträglich ist. Hier interessiert uns vor allem auch die Arbeiterfrage, in der für sozialistische Utopien die Voraussetzungen fast völlig fehlen. — Der noch ausstehende zweite Band soll das geistige und soziale Leben behandeln.

Das Münsterbergsche Buch stellt an den Leser bezw. an seine Aufmerksamkeit höhere Anforderungen als das höchst flüssig geschriebene „Land der Zukunft“ von v. Polenz, anderseits fesselt es aber doch derart und nimmt das Interesse so sehr in Anspruch, daß seine Lektüre nicht anstrengend genannt werden darf. Wer die amerikanische Frage studieren will, darf jedenfalls dieses Buch nicht unbeachtet lassen.

Das deutsche Seerecht. Kommentar zum vierten Buche des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 und den seerechtlichen Nebengesetzen. Neu bearbeitet von Dr. Georg Schaps. — Berlin 1897—1903. J. J. Heines Verlag.

Das Werk erscheint in Lieferungen, von denen die ersten sieben uns vorliegen. Es ist nach Vorbild des Staubschen Kommentars zum Handelsgesetzbuch gearbeitet und als Ergänzung dieses Kommentars gedacht.

Mit Freuden ist es zu begrüßen, daß der Verfasser sich nicht auf das vierte Buch des Handelsgesetzbuchs, das den Seehandel regelt, beschränkt, sondern auch die übrigen in Betracht kommenden Gesetze und Verordnungen, einschließlich der partikulären, in sein Werk mitaufgenommen hat. Wir verweisen in dieser Beziehung besonders auf die Lieferung I, S. 4 bis 59, woselbst das Reichsgesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe usw., vom 25. Oktober 1867 und die schiffspfandrechtlichen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs im Wortlaut aufgeführt und eingehend kommentiert sind, auf den Anhang zum dritten, die Überschrift „Schiffer" tragenden Abschnitt des vierten Buches des Handelsgesetzbuchs (Lieferung IV, S. 242 bis 286), der die weiteren mit der Tätigkeit des Schiffers zusammenhängenden Gesetzesbestimmungen enthält, auf den Anhang zu den §§ 592 bis 605 des Handelsgesetzbuchs (Lieferung V, S. 374 bis 384), aus welchem die für Hamburg, Bremen und Altona geltenden, die Löschung der Seeschiffe betreffenden Partikulargesetze ersichtlich sind, und auf den Anhang zum fünften Abschnitt des vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs (Lieferung VII, S. 547 ff.), in welchem das Reichsgesetz über das Auswanderungswesen vom 9. Mai 1897 sowie die zu seiner Ausführung erlassenen Vorschriften vom 14. März 1898 über den Geschäftsbetrieb der Auswanderungsunternehmer und Agenten und über Auswandererschiffe zum Abdruck gebracht sind. Hervorzuheben ist auch der Exkurs zu den Vorschriften, betreffend Ladung und Löschung (Lieferung V, S. 384; Lieferung VI, S. 385 bis 415); in ihm sind die Kaireglements von Hamburg, Bremen, Stettin und Altona sowie die für Lübeck geltenden einschlägigen Vorschriften zusammengestellt.

Der Stoff ist kritisch gesichtet und in übersichtlicher Form systematisch verarbeitet. Die Ausdrucksweise ist klar. Zweifelhafte Fragen sind unter Berücksichtigung der in Theorie und Praxis bisher vertretenen Rechtsanschauung sowie unter persönlicher Stellungnahme des Verfassers eingehend erörtert.

Hoffentlich wird das Erscheinen der noch ausstehenden weiteren Lieferungen, die von jetzt an regelmäßig in Zwischenräumen von 6 Monaten herausgegeben werden sollen, nicht mehr verzögert, und können wir in absehbarer Zeit unseren Lesern die Mitteilung machen, daß das Werk nunmehr vollständig ist.

Von der **deutschen Heerordnung** und der **Wehrordnung** ist im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin, ein Neudruck unter Berücksichtigung der bis April 1904 eingetretenen Änderungen erschienen. Dazu gehört ein in einem besonderen Bändchen beigefügtes alphabetisches Sachregister für beide Gesetze. Der Preis stellt sich für

die Wehrordnung	1,60 Mark,	gebunden 2,— Mark,	kartonniert 1,85 Mark,
„ Heerordnung	1,60 „	„ 2,— „	„ 1,85 „
das Sachregister	—,60 „	„ —,90 „	„ —,80 „

v. Löbells Jahresberichte über die Veränderungen und Fortschritte im Militärwesen. Herausgegeben von v. Pelet-Narbonne, Generalleutnant z. D. — 30. Jahrgang, 1903. — Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 11,— Mark.

Das unter Mitwirkung zahlreicher Offiziere jährlich erscheinende Werk hat sich als zuverlässiger und unentbehrlicher Ratgeber auf dem Gebiete des Heerwesens der wichtigeren Staaten längst einen hervorragenden Platz in der Literatur erworben, den auch der vor-

liegende Band in jeder Weise behauptet. Besonderes Interesse werden die Berichte über das Heerwesen Japans und Rußlands erregen. Ersterer ist von Generalleutnant v. Janson auf Grund eines mehrmonatigen Aufenthaltes in Japan verfaßt. In Bezug auf Rußland sind durch einen Nachtrag noch die letzten, Anfang 1904 eingelaufenen, Nachrichten verwertet. Das Heerwesen Frankreichs ist diesmal von einem anderen Verfasser bearbeitet, als dem bisherigen. Sehr beachtenswert sind darin die Auseinandersetzungen über die französische Friedenspräsenzstärke, die bedeutend höher ist, als irrtümlicherweise im allgemeinen angenommen wird.

Der Bericht über die Taktik verwertet sachgemäß die Erfahrungen des Burenkrieges. Hervorzuheben sind die Aufsätze über das Luftschifferwesen und den Küstenkrieg.

Das hervorragende Werk bedarf keiner besonderen Empfehlung.

Der Festungskrieg und die Pioniertruppe. Von Scharr, Major und Militärlehrer an der Kriegsakademie. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1,20 Mark.

Der Verfasser geht davon aus, daß die Kenntnis des Festungskrieges keine Domäne der Fußartillerie und der Pioniere bilde, sondern Gemeingut der Armee werden müsse. Taktik und Technik müssen Hand in Hand gehen; die Pioniere haben auf taktischer Grundlage zu arbeiten, während die anderen Waffen das Wesen der Pioniertätigkeit verstehen müssen. Der Verfasser behandelt dementsprechend die Tätigkeit des Pioniers im Festungskrieg im engsten Anschluß an die übrigen Waffen beim Angriffe und bei der Verteidigung eines im Gebirge vereinzelt gelegenen Sperrforts, eines ganzen Sperrabschnitts und einer Gürtelfestung. Eine Reihe von Abbildungen dient zur Erläuterung. Die kleine Schrift ist nach Zweck und Durchführung vortrefflich. Es ist zu wünschen, daß sie möglichst viele zum Studium des Festungskrieges anregen möge.

Die Ansichtsskizze im Dienste der Erkundung, Beobachtung und Orientierung. Von v. Kameke, Hauptmann und Lehrer an der Kriegsschule in Potsdam. — Oldenburg 1904. G. Stalling. — Preis 2,25 Mark.

Eine interessante und sehr beachtenswerte Schrift. Der Verfasser betont die Wichtigkeit der Ansichtsskizze für die Beobachtung und Erkundung. Bei der Fußartillerie und auch bei der Feldartillerie wird sie bereits im Reglement erwähnt, ist aber auch bei der Kavallerie, der Infanterie und den Pionieren erforderlich. Bisher erstreckt sich die Ausbildung aber nur auf das Zeichnen nach orographischer Projektion. Hier liegt zum ersten Male eine sehr zweckmäßige Anleitung zum perspektivischen Zeichnen vor, die durch zahlreiche, gute Abbildungen unterstützt wird. Der Verfasser verlangt mit Recht die Einführung des perspektivischen Zeichenunterrichts in den militärischen Unterrichtsanstalten.

Die Wehrkraft Japans, begründet in der Eigenart von Land und Leuten. Von A. v. Janson, Generalleutnant z. D. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1,75 Mark.

Die Aufsätze des Generalleutnants v. Janson über Japans Heer und Flotte, über das Land selbst und den militärischen Charakter des Volkes haben zum größten Teil bereits im „Militär-Wochenblatt“ gestanden, gleichwohl war es ein dankenswerter Entschluß, diese Arbeiten in Buchform zusammenzufassen, da — soviel über das Wunderland Japan schon geschrieben worden — eine aus unmittelbarer Beobachtung eines deutschen Offiziers gewonnene Beurteilung gerade der militärischen Eigenschaften dieses tatkräftigen Volksstammes, wenn sie überhaupt schon vorhanden war, im gegenwärtigen Zeitpunkt von doppeltem Werte ist. Der Verfasser ist von den militärischen Kreisen Japans überall mit offenen Armen aufgenommen worden, man war jedenfalls stolz darauf, ihm alles zu zeigen und ihn von allem den besten Eindruck gewinnen zu lassen. Auch die bedenklichen Seiten des japanischen Charakters sind dem Generalleutnant v. Janson nicht entgangen, wenn er auch wenig Gelegenheit hatte, in seinen Arbeiten auch auf diese hinzuweisen.

Der Leutnant als militärischer Kasernenvorsteher. Von A. v. P. — Berlin 1904. Liebelsche Buchhandlung. — 0,80 Mark.

Das kleine Heft faßt die bisher nur zerstreut aufgeführten Pflichten und Rechte des Offiziers in zweckmäßiger Weise zusammen. Es wird dem jungen Offizier beim Antritt einer solchen Stellung gewiß recht willkommen sein.

Nachtrag (1904) zu: Die Aufnahmeprüfung für die Kriegsakademie. Von Kuhn, Major a. D. — Berlin 1904. Liebelsche Buchhandlung. — 0,60 Mark.

Der Nachtrag zu dem 1903 erschienenen Buch enthält die Aufgaben der letzten Prüfung nebst Lösung der taktischen und Planaufgaben. Das Buch selbst ist als zweckmäßig allgemein bekannt.

Berittene Infanterie in China und andere Feldzugserinnerungen. Von Georg Friederici, Hauptmann a. D. Mit 70 Abbildungen im Text und 1 Karte. — Berlin 1904. Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen). — 6,— Mark.

Wir hatten eigentlich angenommen, daß es mit den Erinnerungen aus dem Chinafeldzug nun vorüber sei, zumal erstere kriegerische Ereignisse inzwischen die öffentliche Aufmerksamkeit und leider auch die Sorgen und an vielen Orten die Trauer des deutschen Volkes in Anspruch nehmen. Freilich werden die Erinnerungen deutscher Soldaten, wenn sie dereinst über die Kämpfe in Südwestafrika berichten, nicht soviel von einem immerhin beschaulichen Kantonnementsdasein und vergnügten Stunden im Quartier zu erzählen wissen, auch hat es wohl noch gute Weile, bis solche Bücher in den Buchhandel kommen, und so mögen bis dahin, da unsere großen Kriege eine Ausbeute nicht mehr zulassen, die Chinabücher den Platz ausfüllen, und wir wollen sie gelten lassen, wenn ihre Verfasser gut zu plaudern und die Dinge so zu gruppieren wissen, daß man die Enttäuschung nicht gewahr wird, die die Chinaexpedition wohl leider recht vielen Teilnehmern gebracht hat. Daß Hauptmann Friederici gut zu erzählen weiß, sei hiermit gern anerkannt. Er hat auch seine Kamera fleißig in Tätigkeit gesetzt, um die Erzählung mit Bildern lebendiger zu gestalten, und so stehen wir nicht an, zu erklären, daß uns sein Buch einige behagliche Stunden bereitet hat. Daß der Verfasser Veranlassung nahm, die Feuerdisziplin unserer „Hertha"-Kompagnie im Gefecht von Lang-fang einer mißliebigen Kritik zu unterziehen, hätte umsomehr unterbleiben können, als eine solche in den Ton und Rahmen seiner übrigen Berichte gar nicht hineinpaßt. Es ist eine bekannte Tatsache, daß junge Soldaten bei ihrer Feuerprobe mit der Munition noch nicht hauszuhalten wissen, und bei seiner sonstigen Belesenheit hätte der Verfasser leicht feststellen können, daß diese Kritik, soweit sie nötig schien, bereits in dem Admiralstabswerk über die Chinawirren enthalten ist, welches aber gleichzeitig hervorhebt, daß unsere Matrosen mit dem Ernst der Sache auch ganz von selbst die Notwendigkeit einer guten Feuerdisziplin begriffen, die in wachsenden Treffleistungen in die Erscheinung trat. — Mit diesem Vorbehalt empfehlen wir das neue Chinawerk, das von der Verlagshandlung reich und geschmackvoll ausgestattet wurde, der wohlwollenden Aufmerksamkeit unseres Leserkreises.

Eine Pforte zum schwarzen Erdteil. Die Gestade, Steppen und Wüsten Französisch-Nordafrikas. Moderne Wanderziele zwischen Marokkos Ostgrenze und Tripolitanien. Von Max Hübner, Oberstleutnant z. D. — Verlag von Gebauer-Schwetschke. Halle a. S. 1904. — Preis 7,— Mark.

Die modernen Wanderziele der großen Masse des deutschen Volkes beschränken sich, wenn es auch noch soviel auf Reisen geht, auf die Gestade der Ostsee, den Harz und das Riesengebirge. Wer etwas mehr Geld im Beutel hat, nimmt wohl einmal teil an einer Gesellschaftsreise nach Norwegen, und wenn einer es sich leistet, nach dem südlichen Italien oder gar nach Frankreich und Spanien zu gehen, so gilt er bei den lieben Nachbarn als ein Unternehmungslustiger, dessen Berichten man mit unverhohlenem Staunen

lauscht. Das ist der Kosten wegen erklärlich und wird auf lange hinaus nicht anders werden. Um so interessanter sind Bücher, die uns, ohne gleich Indien oder China ins Auge zu fassen, etwas weiter hinaus führen und uns zeigen, daß auch jenseits unserer gewöhnlichen Ziele die Sonne scheint und Stätten alter Kultur noch vorhanden, solche aus neuerer Zeit in kräftigem Erblühen begriffen sind. Die Wanderziele des Oberstleutnants Hübner liegen, so leicht sie zu erreichen sind, unserer landläufigen Anschauung ziemlich fern; wer von uns ahnt, daß die Oase von Biskra unseren westlichen Nachbarn als vielbesuchter Luftkurort gilt, und wessen Geschichtskenntnisse reichen so weit, daß er in deren Nähe Reste römischer Prätorien und eines von Sand verschütteten Pompeji sucht! Der Verfasser hat diese Dinge in einer überaus lebendigen und weit über das gewöhnliche Maß hinausgehend interessanten Reisebeschreibung zusammengefaßt, die namentlich unseren Seekadetten für die erste Mittelmeerreise als lesenswerte Mitgabe anempfohlen sei. Das Buch führt in leichtem Plauderton dem Leser alles vor, was an jenen Gegenden politisch, volkswirtschaftlich, geographisch und archäologisch von Interesse ist, dabei insbesondere auch Deutschlands Anteil betonend. Eine Fülle sehr guter Illustrationen nach Photographien belebt den Text. Dem Referenten hat das Buch eine Reihe genußreicher Stunden bereitet.

Über Selbstentzündungen und Brandstiftung. Von Prof. Dr. Medem, Landgerichtsrat a. D. Heft V: „Preßkohlen und Heu.“ Mit 8 Abbildungen. — Greifswald. Druck von Julius Abel.

Prof. Medem hat das Thema der Selbstentzündung brennbarer Stoffe zum Gegenstand seines Spezialstudiums gemacht; er behandelte, wie unsere Leser sich erinnern werden, diese für die Marine lebenswichtige Frage unter anderem auch in einem Aufsatz „Über die Kohlenladung von Schiffen“, die wir im Jahrgang 1903, S. 1086 ff. und S. 1248 ff. zum Abdruck brachten. In dem vorliegenden Heft erörtert er, daß für die Feuergefährlichkeit von Preßkohlen deren Alter erheblich sei, und schlägt deshalb für diese die gesetzliche Anordnung einer ihren Herstellungstag kennzeichnenden Abstempelung vor. Die Selbstentzündung des Heues beruht auf bakteriologischen Vorgängen; der Herr Verfasser schlägt vor, bis diese Frage vollkommen geklärt ist, den vorliegenden Gefahren durch die Fassung der Versicherungsverträge Rechnung zu tragen.

La Télégraphie sans fil — L'oeuvre de Marconi. Par Émile Guarini. — Ramlot Frères et Soeurs, Bruxelles.

Die Broschüre ist die Übersetzung einer Artikelreihe, welche im „Scientific American“, dem bekannten populär-wissenschaftlichen Blatt, erschienen ist. Wie der Titel erkennen läßt, gilt die Schrift dem Lobe Marconis und ist infolgedessen wesentlich eine historische Darstellung der Entwicklung des Marconi-Systems. Wie meist, wenn man einem Franzosen folgt, wird der Leser auf einem anmutigen, leicht gangbaren Weg von den ersten primitiven Versuchen Marconis bei Bologna bis zu denen größten Stils, welche im Jahre 1902 die transozeanische drahtlose Verbindung als eine etwas frühreife Frucht brachten, geführt. Die Markpunkte an diesem Wege sind die Versuche von Spezzia (1897), von South Foreland und Wimereux (1899), von Poole und St. Catherine (1900), von Korsika und Frankreich (1901).

Leider wird alles, was andere Männer für die drahtlose Telegraphie geleistet haben — und das ist nicht gerade wenig —, recht stiefmütterlich behandelt; vieles sogar in seinem Wesen verkannt. Einen Anspruch auf den Titel eines „Beitrags zur Geschichte der drahtlosen Telegraphie“ kann die Schrift daher nicht erheben.

Außerdem findet sich aber noch eine Fülle jener Phantasmen, welche jede neue Erfindung, deren wissenschaftliche Grundlagen nicht so einfach zutage liegen, begleiten. Aus dieser Heerschar sei nur ein Irrtum herausgegriffen, weil gerade er wieder und wieder auftaucht; er betrifft die Art und Weise der Fortpflanzung der drahtlosen Zeichen:

nicht oszillatorische Erdströme, nicht Störungen des elektrischen Zustandes der Atmosphäre sind das übertragende Agens, auch laufen die Zeichen nicht quer durch die Wassermassen des Ozeans — sie sind für elektrische Ätherwellen undurchlässig, weil sie Leiter sind — mit Ignorierung der Erdkrümmung; nein, es sind ganz ordentliche Ätherwellen, wie Hertz sie entdeckte, und die sich von den Lichtwellen in nichts als ihrer Länge unterscheiden. Sie werden vom Geber der Zeichen in den Raum hinausgeschickt und wandern, eben weil sie lang sind, um die Erdkrümmung herum, sie „beugen", wobei sie allerdings von der leitenden Erdoberfläche unterstützt werden. Denn, da man sie als Viertelwellen — durch Erdung des Gebers — erzeugt, finden sie für den ihnen fehlenden Teil einen Ersatz in entsprechenden Ladungen auf der Erdoberfläche, an denen die Stromlinien der Ätherwelle enden, und die sie festzuhalten suchen; sie sind also gewissermaßen zwangsläufig geführt. Dies ist der Sinn und der Effekt der Erdung des Gebers.

Es ist wahr, manche Erscheinungen lassen sich mit dieser Theorie nicht ganz ausreichend erklären, aber phantastische Hypothesen bringen die Erkenntnis um nichts weiter; so ist es besser, sich von dem heuristischen Grundsatz leiten zu lassen: Das Einfachste ist der Wahrheit am nächsten. Denn die Natur ist immer einfach, weil sie groß ist.

Die Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffstagebuches. Textausgabe mit Anmerkungen aus den in Betracht kommenden Gesetzen und Verordnungen von K. Hermann, Rechnungsrat im Reichsamt des Innern, Kapitänleutnant der Seewehr. — Berlin 1904. R. v. Deckers Verlag. — Preis 80 Pfennig.

Die Vorschriften über die Führung des Schiffstagebuches interessieren unmittelbar nur die Kapitäne der Handelsmarine, aber auch für den Seeoffizier ist das Vorhandensein einer handlichen Zusammenstellung dieser Vorschriften nicht ohne Erheblichkeit. Wir glauben die vorbezeichnete Arbeit als sehr nützlich auch für diesen Zweck bezeichnen zu können.

Reichs-Marine-Amt: **Segelhandbuch für den Irischen Kanal.** Zweite Auflage. — In Vertrieb bei E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — 1904. — Gebunden 5,— Mark.

Das genannte Segelhandbuch tritt an Stelle der von der Deutschen Seewarte herausgegebenen gleichnamigen Veröffentlichung Teil I (1896), Teil II (1897) und berücksichtigt die inzwischen eingetretenen Änderungen. Außer den englischen Segelhandbüchern wurden Angaben aus deutschen Konsulats- und Kapitänsfragebogen bei der Bearbeitung benutzt. Eine Einleitung behandelt das Betonnungssystem, Wind und Wetter, magnetische Verhältnisse, Gezeiten, Dampfer- und Seglerwege, Signal- und Rettungseinrichtungen. Die Darstellung der Gezeitenströmungen und des Verlaufes der Gezeiten auf zwölf in farbigem Drucke ausgeführten Kärtchen ist eine anzuerkennende Bereicherung dieser Auflage, der auch zwei für das Jahr 1904 gezeichnete Karten der magnetischen Elemente beigegeben sind, sowie eine Übersichtskarte der Seekarten des behandelten Gebietes; Vertonungen fehlen. M.

H. M. Hauschild, Bremen, hat die von Dr. O. Fulst entworfenen und in „Hansa" vom 2. April d. Js. erläuterten **„Rechtwinkeligen Deviationsdiagramme"** zur Benutzung an Bord auf geeignetem Papier hergestellt. Es kosten ausschließlich Porto und Verpackung: 25 Stück 3,— Mark, 50 Stück 5,— Mark, 100 Stück 9,— Mark, 200 Stück 16,— Mark. M.

Die **Rangliste der Königlich Preußischen Armee und des XIII. (Königlich Württembergischen) Armeekorps** ist, abgeschlossen nach dem Stande vom 6. Mai 1904, soeben im Verlage von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin, erschienen. Sie bringt in einem Anhange nächst der Ostasiatischen Besatzungsbrigade auch die Marineinfanterie, das Marineexpeditionskorps und die Kaiserlichen Schutztruppen. Der Preis beträgt 7,50 Mark bezw. für das gebundene Exemplar 9,— Mark.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Aus See nach Bremen Stadt. Wegweiser für Schiffsführer. — Bremen 1904. C. Schünemann. — 1,50 Mark.

* Bauer, Dr. G.: Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und Kessel. Zweite Auflage. — München und Berlin 1904. R. Oldenbourg. — 18,50 Mark.

* Böhme, Dr. M.: Die großen Reisesammlungen des 16. Jahrhunderts und ihre Bedeutung. — Straßburg 1904. J. H. E. Heitz. — 4,00 Mark.

* Burkhard von Bonin, Dr.: Grundzüge der Rechtsverfassung in den deutschen Heeren zu Beginn der Neuzeit. — Weimar 1904. H. Böhlaus Nachfolger. — 4,00 Mark.

Canstatt, O.: Der Hereroaufstand und dessen Einwirkung auf die weitere Entwicklung Deutsch-Südwestafrikas. — Berlin 1904. E. Hahn. — 1,00 Mark.

* Conrad, Prof. Dr. J.: Grundriß zum Studium der politischen Ökonomie. Zweiter Teil: Volkswirtschaftspolitik. Vierte Auflage. — Jena 1904. G. Fischer. — 11,50 Mark.

* Graf Czernin, R.: Die Duellfrage. — Wien 1904. K. Gerolds Sohn. — 2,00 Mark.

Dietrich, M.: Die Dampfturbine von Zoelly. — Rostock 1904. C. J. E. Volckmann. — 0,80 Mark.

* Dittmer, R., und Buhl, H. V.: Seefischereifahrzeuge und Boote ohne und mit Hilfsmaschinen. — Hannover und Leipzig 1904. Hahn. — 6,00 Mark.

* Encyklopädie der Rechtswissenschaft in systematischer Bearbeitung. Begründet von Dr. F. v. Holtzendorff, herausgegeben von Dr. J. Kohler. — Leipzig und Berlin 1904. Duncker & Humblot. — 50,00 Mark.

Friedrich, Dr. E.: Allgemeine und spezielle Wirtschaftsgeographie. — Leipzig 1904. G. J. Göschen. — 6,80 Mark.

* Herrmann, Prof. Dr. E.: Wetterprognosen für den Ozean und ihre Bedeutung für die Schiffahrt. — Hamburg 1904. Eckardt & Meßtorff. — 0,80 Mark.

Jahrbuch der Astronomie und Geophysik. Vierzehnter Jahrgang, 1903. — Leipzig 1904. E. H. Mayer. — 7,00 Mark.

* Mewes, R.: Dampfturbinen, deren Entwicklung, Bau, Leistung und Theorie, nebst Anhang über Gas- und Druckluftturbinen. — Berlin 1904. M. Krayn. — 7,00 Mark.

Ogg, F. A.: The opening of the Mississippi. A struggle for supremacy in the American interior. — New York 1904. Macmillian Comp. — 10,20 Mark.

* Philip's Mercantile Marine Atlas of the world. — London 1904. G. Philip & Son. — 63 sh.

Rhode's Steamship guide. — London 1903/04. G. Philip & Son. — 1,20 Mark.

Rohrbach, Dr. P.: Die russische Weltmacht in Mittel- und Westasien. — Leipzig 1904. G. Wigand. — 3,50 Mark.

Santoro, C.: L'Italia navale. Note sul bilancio della marina. — Siracusa 1904. Tipografia del Tamburo. — 4,50 Mark.

Schiemann, Prof. Dr. Th.: Deutschland und die große Politik anno 1903. — Berlin 1904. G. Reimer. — 6,00 Mark.

* Schön, J.: Militärgeographische Übersicht des Kriegsschauplatzes in Ostasien. — Wien 1904. L. W. Seidel & Sohn. — 1,50 Mark.

Schüler, H.: Brasilien von heute. Ein Rückblick auf die Regierungszeit des Präsidenten Dr. Campos Salles. — Berlin 1904. D. Dreyer & Co. — 2,00 Mark.

* Zöppritz, A.: Gedanken über Flut und Ebbe. — Dresden 1904. H. Schultze. — 1,00 Mark.



Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Steam turbine and its field in marine works. (S.A. vom 9.4.04.)
Verlängerte Kriegsschiffe. (P., Nr. 757.)
The transverse strength of ships. (Eg. vom 22.4.04.)
Problem of screw propulsion. (E. vom 22.4.04.)
Croiseurs Japonais. (Y., No. 1363 vom 23.4.04.)
Gas- und Petroleummaschinen für den Schiffsbetrieb. (S., Jahrg. 5, Nr. 14.)
Über die Entwicklung von Schiffsformen mit Hilfe von Formeln. (S., Jahrg. 5, Nr. 14, 15.)
Die neuen japanischen Schlachtschiffe „Katori“ und „Kashima“. (Ebenda.)
Die Schlicksche Schlingerbremse. (H., 1904, Nr. 18.)
British and American battleships. (N.M.R. vom 28.4.04.)
Belleville boilers in British warships. (Ebenda.)
Liquid fuel burners. (Eg. vom 29.4.04.)
Management of Belleville boilers at sea. (Ebenda.)
The British battleships „Triumph“ and „Swiftsure“. (N.G. vom 21.4.04.)
Die Berechnung der Dampfturbinen auf zeichnerischer Grundlage. (Z., 1904, Nr. 19.)
Water-tube boilers in the Japanese navy. (Eg. vom 13.5.04; N.M.R. vom 5.5.04.)
Some results of model experiments. (E. vom 6.5.04.)
Marine steam turbines. (Eg. vom 6.5.04.)
Ellis and Eaves system of induced draught applied to marine boilers. (Ebenda.)
Doppelschrauben-Fracht- und Passagierdampfer „Feldmarschall“. (S., Jahrg. 5, Nr. 15.)
Die Dampfturbine von Zoelly. (Z., 1904, Nr. 20.)
Pansrede eller upansrede Skibe. (T.f.S., Mai 1904.)
Trial trip of the U. S. protected cruiser „Tacoma“. (M.E., Mai 1904.)
Japanese Imperial yacht „Hatsukaze“. (Ebenda.)
Le garde-côte cuirassé le „Valmy“. (Y., No. 1366 vom 14.5.04.)
Growth of our navy. (S.A. vom 7.5.04.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Maschinengewehre und ihre Verwendung im Feldkriege. (D.M., Jahrg. 3, Nr. 7.)
The „Missouri“ explosion. (E. vom 29.4.04; S.A. vom 23.4.04; A.N.J. vom 16.4.04.)
Der Schrapnellbogenschuß. (M.W., 1904, Nr. 55.)
Machine gun up to date. (N.M.R. vom 5.5.04.)
Ein neues Geschützsystem in der französischen Schiffsartillerie. (I.R.A.F., Mai 1904.)
Navy smokeless powder. (A.N.J. vom 30.4.04.)
Defects in naval ordnance. (Ebenda.)
High-velocity 6-inch wire-wound gun for the U. S. army. (S.A. vom 7.5.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Submarine and the searchlight. (S.A. vom 9.4.04.)
Torpilles et torpilleurs. (A.Ma. vom 21.4.04.)
Le sous-marin russe Morner-Pjotz Koschka. (Y., No. 1363 vom 23.4.04.)
Torpilles, torpilleurs et sous-marins. (Q. vom 16.4.04.)
Der Torpedo der russischen Marine. (K.T., Jahrg. 7, Nr. 4.)

Loss of the submarine „A 1". (N.M.R. vom 28.4.04; M.F., April 1904.)
Submarine boat for coast defence. (J.U.S.A., März/April 1904.)
Submarine mine. (S.A. vom 23.4.04.)
Limitations of the submarine. (A.N.J. vom 23.4.04; N.M.R. vom 12.5.04.)
Die Torpedowaffe im Seekrieg. (I.R.A.F., Mai 1904.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Ships versus forts. (N.M.R. vom 5.5.04.)

Maritime und militärische Fragen.

Coaling warships at sea. (A.S. vom 9.4.04.)
Russia's last hope on the sea. (Ebenda.)
Über Drachenverwendung zur See. (M.S., 1904, Nr. 5.)
The „Missouri" and „Illinois". (A.N.J. vom 9.4.04.)
Der russisch-japanische Krieg. (N.M.B. vom 16.4., 30.4.04; A.B., 1904, Nr. 15, 16; A.Ma. vom 21.4., 28.4., 5.5., 12.5.04; J.U.S.A., März/April 1904; O.L., 1904, Nr. 11, 12, 13, 14; A.N.J. vom 23.4.04; M.W., 1904, Nr. 55; Re.G.M., Mai 1904; A.N.G. vom 14.5.04; M.S., 1904, Nr. 5.)
Port Arthur et Vladivostok. Leur importance stratégique. (A.Ma. vom 21.4.04.)
De l'emploi des sous-officiers dans la marine de guerre. (R.M., März 1904.)
Rempart naval. (Ebenda.)
Guns and cruisers. (N.M.R. vom 21.4.04.)
Lesson of Port Arthur. (A.N.G. vom 23.4.04.)
Gold Medal Prize Essay on the strategical objects of blockades by A. C. Dewar. (J.U.S.I., April 1904.)
Military aspects of the Trans-Siberian railway. (S.A. vom 16.4.04.)
La guerre russo-japonaise et les leçons. (Q. vom 16.3., 16.4.04.)
Submarine warfare. (N.G. vom 21.4.04.)
La marine italienne. (A.Ma. vom 5.5.04.)
Naval defence of Australia. (N.L.J., Mai 1904.)
La faillite du cuirassé. (M.F., April 1904.)
Après la guerre Russo-Japonaise. (Ebenda.)
La défense maritime de l'Indo-Chine. (Ebenda.)
The growing German fleet. (N.L.J., Mai 1904.)
Die russischen Geschwader. (I.R.A.F., Mai 1904.)
Officering the Royal naval reserve. (N.M.R. vom 12.5.04.)
Centro del ejército y de la armada. (Re.G.M., Mai 1904.)
The fleet and its personnel. (P.N.I., 1904, No. 1.)
Some notes on naval needs and requirements. (Ebenda.)
Nos forces navales en 1905. (Y., No. 1366 vom 14.5.04.)
Battleship or torpedoboat. (S.A. vom 7.5.04.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Budget der k. und k. Kriegsmarine für das Jahr 1904. (M.S., 1904, Nr. 5.)
Le pavillon national en extrême-orient. (R.M., März 1904.)
The Wei-hai-wei discussion. (A.N.G. vom 23.4.04.)
The two-power standard and naval expenditure. (N.M.R. vom 28.4.04.)
The navy and the press. (A.N.G. vom 30.4.04.)
The true interests of Great Britain in the war between Russia and Japan. (U.S.M., Mai 1904.)
Captain Mahan on the eastern war. (N.M.R. vom 5.5.04; A.N.G. vom 7.5.04.)
Das Flottengesetz von 1900 im Lichte des Jahres 1904. (D.F., 1904, Nr. 5.)

Genügen die deutschen Seestreitkräfte in Ostasien? (O.L., 1904, Nr. 14.)
Sea power and land operations. (A.N.G. vom 14.5.04.)

Bildungswesen.

Die Ausbildung der Marineoffiziere in Japan. (M.Sb., 1904, Nr. 3.)
Die deutschen Schulen im Auslande. (D.F., 1904, Nr. 5.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

H. M. S. „Bellerophon", floating workship at Devonport. (Eg. vom 22.4.04.)
Wladiwostok. (D.O., 1904, Nr. 17.)
Docks and their construction. (S.W. vom 27.4.04.)
Japans Kriegshäfen. (M.A.G., 1904, Nr. 4.)
Port Arthur. (D.F., 1904, Nr. 5.)
Der Tsingtauer Hafen. (O.L., 1904, Nr. 14.)

Sanitätswesen.

Ventilation moderner Kriegsschiffe. (S.T.H., 1904, Nr. 5.)
Fonctionnement du service médical du Pei-ho. (A.M.N., März 1904.)
Essai étiologique et pathogénique sur la tuberculose. (Ebenda.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Pay of the navy. (A.N.J. vom 30.4.04.)

Rechtsfragen.

Die deutsche Neutralität. (A.S.Z., 1904, Nr. 16.)
Our system of neutrality. (H.M., Mai 1904.)
Die Erweiterung der Merchant Shipping Act. (H., 1904, Nr. 19.)
Zum Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen. (Ebenda.)
Durchsuchung neutraler Schiffe. (A.S.Z., 1904, Nr. 20.)

Koloniale Fragen.

Der Hereroaufstand. (M.W., 1904, Nr. 49; D.K.Z., 1904, Nr. 18, 19.)
Les conventions franco-anglaises du 8 avril 1904. (Q. vom 16.4.04.)
Unternehmungen über See. (D.M., Mai 1904.)
Kolonialpolitische Rück- und Ausblicke. (Ebenda.)
Das französisch-englische Abkommen vom 8. April 1904. (D.K.Z., 1904, Nr. 18.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Trials of Napier racing motor-boat models. (Eg. vom 22.4.04.)
L'exposition et les courses de Monaco. (Y., No. 1363 vom 23.4.04.)
Les régates internationales de Nice. (A.Ma. vom 18.4.04.)

Geschichtliches.

Die Baltische Flotte vor 50 Jahren im Feldzuge 1854 bis 1855. (M.Sb., 1904, Nr. 2.)
Thomas Cochrane. Tenth Earl of Dundonald. (N.L.J., Mai 1904.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Rauchlose Preßkohle. (A.S.Z., 1904, Nr. 18.)
Le réseau actuel des câbles télégraphiques sous-marins. (M.F., April 1904.)

Nautische Fragen.

The Yerkes observatory. (Eg. vom 29.4., 13.5.04.)
Bemerkenswerte Stürme. (A.H., 1904, Nr. 5.)

Ergebnisse der meteorologischen Beobachtungen in Tsingtau. (Ebenda.)
Einfluß des Windes und Luftdrucks auf die Gezeiten. (Ebenda.)
Meeresströmungen im Golf von Guinea. (Ebenda.)
Treibeis in südlichen Breiten. (Ebenda.)
Eissignale und Signale über das Ausliegen der Feuerschiffe und Leuchttonnen in den dänischen Gewässern des Ostseegebiets. (Ebenda.)
Statistik der Schiffschronometer der deutschen Kriegs- und Handelsmarine von 1877 bis 1903. (Ebenda.)
Rechtweisende Kompasse, rechtweisende Peilungen für Seekarten und Segelanweisungen. (H., 1904, Nr. 20.)
Tag- und Nachtsignale für Schiffe vor Treibanker. (Ebenda.)
De cómo se han de observar las distancias lunares. (Re. G. M., Mai 1904.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Sailing shipowners conference. (S. W. vom 13. 4. 04.)
Foreign competition at sea. (N. M. R. vom 21. 4. 04.)
Potential sea-carrying power. (S. W. vom 20. 4. 04.)
Merchant cruisers and steamship subsidies. (M. E., Mai 1904; N. G. vom 14. 4. 04.)
Germany's encouragement to her merchant marine. (Ebenda.)
Seemannsheim und Heuerbureau am Fischereihafen zu Geestemünde. (M. S. V., 1904, Nr. 4.)
The sailing ship and the Panama canal. (N. G. vom 28. 4. 04.)
Schulschiffskadetten als Vollmatrosen. (H., 1904, Nr. 20.)
American shipping subsidies. (Eg. vom 13. 5. 04.)

Handels- und Verkehrswesen.

Railways in modern warfare. (J. U. S. I., April 1904.)
Der Krieg in Ostasien und die deutsche Schiffahrt. (A. S. Z., 1904, Nr. 18.)
Eisenbahnlinie Kiel—Holtenau (Ebenda.)
Commerce of the Siberian railway. (S. A. vom 30. 4. 04.)
Handel und Schiffahrt mit Panama. (A. S. Z., 1904, Nr. 19.)
Die Feldeisenbahn über den Baikal. (M. W., 1904, Nr. 57.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

La pêche en Hollande. (R. M., März 1904.)

Verschiedenes.

Korea und der russisch-japanische Konflikt. (D. M., Jahrg. 3, Nr. 7.)
Lebensbild des verstorbenen Vizeadmirals Grafen F. v. Waldersee. (M. W., 1904, Nr. 51.)
International exhibition at St. Louis U. S. A. (E. vom 6. 5. 04.)



Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annaes do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68–71.

